National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref SOU 1968:A

LOKAL TRAFIKSERVICE

Modellplanering i Vilhelmina

SOU 1968:33

Statens offentliga utredningar
1968: 33
Kommunikationsdepartementet

Lokal trafikservice

Modellplanering i Vilhelmina

Betänkande avgivet av arbetsgrupp
inom kommunikationsdepartementet.

Stockholm 1968

SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

Förord

Enligt riksdagens beslut i december 1963 är målet för trafikpolitiken att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling.

Efterfrågan på såväl gods- som persontransporter kan i allmänhet tillgodoses inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. I vissa delar av landet är emellertid transportbehoven alltför ringa som underlag för en självbärande allmän transporttjänst. Men också för dessa bygder måste transportmedel stå till förfogande i rimlig omfattning.

Vid en trafikpolitisk debatt i riksdagen den 17 november 1967 uttalade chefen för kommunikationsdepartementet, att det i takt med den ökande bilismen kommer att bli allt svårare att lösa den återstående kollektiva trafikens problem på konventionellt sätt i glesbygdsområdena. I samma mån blir det allt naturligare att man i stället försöker lyfta upp grupper med särskilda svårigheter i dessa avseenden till den standard när det gäller trafikmedel, som börjar vara allmän. Kommunikationsministern aviserade ett aktivt engagemang för att finna ändamålsenliga lösningar när det gäller trafikförsörjningen i bygder, där järnvägen inte längre spelar samma roll som förr och därför måste begränsa eller lägga ned trafiken, och där kanske inte ens busstrafiken kan klara problemen.

I överensstämmelse med detta uttalande tillkallades vid årsskiftet 1967/68 en arbetsgrupp för att leda arbetet med en modellplan för trafikförsörjningen inom ett kommunblock av glesbygdskaraktär. I arbetsgruppen har ingått statssekreteraren i kommunikationsdepartementet L. E. Peterson, ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare G. I. Skoglund, byråchefen i socialstyrelsen G. I. Andersson, avdelningsdirektören N. C.-E. Norrbom, arbetsgruppen för glesbygdsfrågor, sekreteraren i Svenska kommunförbundet L. O. Ågren samt departementsrådet i kommunikationsdepartementet S. K. L. Johansson. Som sekreterare förordnades byrådirektören vid statens järnvägar N. A. Karlsson och som biträdande sekreterare departementssekreteraren i kommunikationsdepartementet H. G. Ekberg.

Arbetsgruppen har undersökt möjligheterna att i ett kommunblock av glesbygdskaraktär med rimliga ekonomiska och organisatoriska insatser upprätthålla och utsträcka den kollektiva trafikförsörjningen till i första hand gamla och sjuka som är helt eller i huvudsak beroende av allmänna transportmedel. Gruppen har valt att utarbeta en modellplan för en sådan trafikförsörjning med utgångspunkt från de faktiska förhållandena i Vilhelmina kommun. Arbetet har skett i samråd med den interdepartementala arbetsgruppen för glesbygdsfrågor och med handelsdepartementets arbetsgrupp för varuförsörjning inom glesbygdsområden.

I denna skrift redovisas tänkbara lösningar av transportproblemen tillsammans med vissa ekonomiska överslagsberäkningar. Vidare behandlas frågan om att organisera och administrera en utökad kollektiv trafikservice. Avsikten är att skriften skall kunna utgöra en modell för motsvarande trafikplanering i andra kommuner och medverka

till ett fullföljande av de av riksdagen beslutade trafikpolitiska riktlinjerna.

Gruppen tackar de myndigheter, organisationer och andra som på olika sätt medverkat till att modellplaneringen kunnat genomföras på kort tid. Ett särskilt tack riktas till Vilhelmina kommun, som genom sin positiva medverkan i hög grad underlättat utredningsarbetet.

Stockholm i augusti 1968.

Lars Peterson

Nils Allan Karlsson

Innehåll

Förord 3

Kap. 1. Sammanfattning 7

Kap. 2. Den trafikpolitiska målsättningen 9

Kap. 3. Den lokala trafikförsörjningen i ett glesbygdsområde . . 12
Val av område för modellplanering 13
Transportförsörjning . . 14

Kap. 4. Nuvarande kommunikationsservice 16

Kap. 5. Trafikstandard 18

Kap. 6. Modellplan för kompletterande kollektiv trafik i glesbygdsområden 19

Kap. 7. Modellplan för trafikförsörjning vid strukturrationaliserat busslinjenät med kompletteringstrafik 21

Kap. 8. Organisation, administration och ekonomi 23
Huvudman 23
Ekonomi 23

Textbilagor

A. Exempel på tillvägagångssätt vid insamling och sammanställning av uppgifter för utarbetandet av plan för kompletterande kollektiv trafikservice.

B. Mall till avtal om kompletteringstrafik.

Kartbilagor

1. Befolkning.
2. Kollektiva kommunikationer våren 1968.
3. Skolskjutsomfattningen våren 1968. Postbefordringssträckor med privata entreprenörer.
4. Privatbilarnas fördelning utanför centralorten.
5. Varubusslinjer och livsmedelsbutiker våren 1968.
6. Förslag till kompletterande kollektiv trafik.

Kap. 1 Sammanfattning

Den statliga trafikpolitiken syftar till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling.

Huvuddelen av gods- och persontransporterna kan i regel tillgodoses tillfredsställande med privatbilar och med vanlig kollektiv trafik. Även för övriga transportbehov måste transportmedel ställas till förfogande i rimlig omfattning — i den mån behoven inte kan tillgodoses med individuella trafikmedel. Glesbygdernas transportförsörjning är därvid ett väsentligt problem.

En inom kommunikationsdepartementet tillsatt arbetsgrupp har undersökt möjligheterna att med rimliga ekonomiska, administrativa och organisatoriska insatser komplettera och även omstrukturera den befintliga kollektiva trafiken i glesbygdsområden för att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning. Arbetet har skett i form av en modellplanering för Vilhelmina kommun i Västerbottens län, som torde ha flertalet av de varierande kommunikationsproblem som förekommer i kommuner av glesbygdskaraktär.

Modellplaneringen innefattar en komplettering av den befintliga kollektiva trafiken men ger också synpunkter på hur tillgängliga resurser kan utnyttjas bättre genom att linjetrafiken i ett trafikområde omstruktureras.

Utgångspunkt vid modellplaneringen har varit att varje ålderspensionär, förtidspensionär eller långtidssjuk skall kunna erhålla två reguljära förbindelser per vecka till närmaste ort med livsmedelsbutik och till centralorten. I mån av utrymme skall även andra ha möjlighet att utnyttja en sådan kompletterande trafikservice.

Förbindelserna kan upprätthållas på olika sätt. Befintliga skolskjutsturer kan utnyttjas, postverkets entreprenörer för postbefordran kan medges rätt att ta upp passagerare, befintliga busslinjer, skolskjutsturer eller postutväxlingsturer kan utsträckas, särskilda turer med taxibil kan anordnas och privatpersoner med egen bil kan medverka i trafikservicen. För att undvika tomkörningar bör de kompletterande linjerna endast trafikeras efter beställning. Transport skall kunna ske inte bara av resande utan även av styckegods, t. ex. livsmedel. För såväl person- som godstransport bör betalas en avgift motsvarande bussbiljettpris.

För att den kollektiva trafikservicen skall kunna utökas och förbättras så som här skisserats krävs, att något samhällsorgan tar initiativ till samordning av förekommande transporttjänster och träffar de avtal, som erfordras, bl.a. med hänsyn till att kompletteringstrafiken i regel inte kan väntas bli självbärande. Detta samhällsorgan måste vara väl förtroget med utvecklingen i kommunen, särskilt det lokala näringslivets och befolkningens förhållanden. Det måste naturligtvis också ha god kontakt med socialvårdsorgan och skolledning.

Utöver de motiv som mera allmänt talar för kommunala engagemang i kollektiv lokaltrafik motiverar dessa särskilda förhållanden att den kompletterande kollektiva trafikservicen ordnas av vederbörande kommun. Med hänsyn till behovet av samordning bör i allmänhet kommunens styrelse, dvs. kommunalnämnden, vara ansvarigt or-

gan. Den ekonomiska sidans betydelse och redovisningskravet talar för att kommunalkontoret bör administrera trafikservicen.

Ett genomförande av en utökad kollektiv trafikservice förutsätter att avtal träffas mellan kommunen och de trafikföretagare som skall bedriva trafiken. Arbetsgruppen har efter samråd med Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet utarbetat en mall för avtal om kompletteringstrafik.

Vilhelmina kommun är till ytvidden större än Blekinge och Halland tillsammans men har endast omkring 9 000 invånare. Underlaget för kollektiv trafik är således svagt. Enligt en preliminär uppskattning skulle merkostnaden för den kompletterande kollektiva trafikservicen bli i storleksordningen 50 000—75 000 kr. per år. En omstrukturering av busslinjenätet skulle enligt arbetsgruppens bedömningar kunna medföra en total kostnadsreducering av storleksordningen 70 000 kr. vid i princip oförändrad servicenivå. En sådan omstrukturering kan motivera överläggningar om fördelningen av kostnadsminskningen mellan trafikföretag och kommun för att båda skall få del av de fördelar som följer av omstruktureringen. Målsättningen bör vara att den sammanlagda kostnaden för en tillfredsställande transportförsörjning blir så låg som möjligt.

Avsikten är att den här redovisade planeringen av lokal trafikservice i Vilhelmina skall kunna tjäna som modell för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem.

Gruppen lämnar en redogörelse för tillvägagångssättet vid planeringsarbetet.

Kap. 2 Den trafikpolitiska målsättningen

Genom beslut den 11 december 1963 antog riksdagen de i Kungl. Maj:ts proposition nr 191 förordade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken m.m.

Målet för trafikpolitiken är att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnad och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Trafikpolitiken skall utformas så att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området främjas.

Trafikpolitiken skall stimulera till en uppdelning av transporterna mellan trafikgrenarna i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Varje trafikgren skall därför i princip svara för sina kostnader och förutsättningar bör även i övrigt skapas för en konkurrens på mera likartade villkor, såväl mellan trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom en och samma trafikgren. En effektiv konkurrens bör stimulera trafiken att söka sig till det transportmedel som bäst tillgodoser transportbehoven, samtidigt som transporterna bör kunna ske till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

I ett trafikpolitiskt system med ökad konkurrens bör den helt dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter kunna tillgodoses tillfredsställande inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. Men för de transportbehov, som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa som underlag för en självbärande allmän transporttjänst, måste också transportmedel stå till förfogande i rimlig omfattning. Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera ofta inte kan bedrivas med lönsamhet i sådana bygder bör inte få leda till en utarmning av kommunikationerna. I sådana fall bör det allmänna exempelvis genom driftbidrag kompensera trafikföretagen för deras kostnader att upprätthålla den transportförsörjning samhället anser erforderlig. Sådana driftbidrag kan betraktas som köp från det allmännas sida av transporttjänster.

Även om de områden det här gäller har stor geografisk utsträckning är transportarbetet ringa i förhållande till det totala transportarbetet i landet. Glesbygdernas tillgodoseende med persontrafikförbindelser utgör det väsentliga i detta problemkomplex. Emellertid torde vägande skäl kunna anföras för att det allmänna lämnar ersättning även för viss godstrafik, främst vissa styckegodstransporter, i den mån den inte kan bedrivas med lönsamhet. Med hänsyn till de skiftande befolknings- och näringsförhållandena i olika delar av landet är det omöjligt att på förhand fastställa vilken underskottstrafik som är nödvändig från allmän synpunkt. I stället bör man pröva varje fall som blir aktuellt för stöd från det allmänna. Det principiella kravet på fullt kostnadsanpassade transportavgifter saknar här mening, och avgifterna bör i stället anpassas efter vad som ter sig skäligt i förhållande till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer.

Efter 1963 års riksdagsbeslut har en rad

reformer och åtgärder genomförts för att förverkliga den trafikpolitiska målsättningen. En mjuk övergång till nya system har eftersträvats. Staten har även tagit initiativ till utredningar för samordnad transportförsörjning och till organisatoriska förändringar inom transportapparaten i regionala områden.

Statens direkta ekonomiska insatser för att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning utgörs huvudsakligen av ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer och ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. Fig. 1 ger en bild av trafikarbetet på olika järnvägslinjer.

Statens järnvägar får varje år särskild ersättning för driftunderskott på de trafiksvaga olönsamma järnvägslinjer på vilka samhället anser att trafiken tills vidare bör upprätthållas. Ersättningens storlek baseras på en bandelsundersökning som görs vart tredje år. För budgetåret 1968/69 är ersättningen 205 milj. kr.

En rad statliga och privata trafikföretag får varje år statsbidrag till icke lönsam busstrafik på landsbygdslinjer, som till minst fyra femtedelar ligger utanför stadsplanelagt område. Bidraget utgår för högst en personförande dubbeltur per dag med i regel högst 2 kr. 50 öre per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete. För budgetåret 1968/69 beräknas statens bidrag till denna trafik komma att uppgå till 9 milj. kr.

De åtgärder som hittills vidtagits har givit förutsättningar att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning i sådana områden, där trafikunderlaget — med eller utan tillskott av driftbidrag — medger linjetrafik med buss. Även för övriga områden utgör kommunikationerna ett problem. Framförallt gäller detta vissa grupper som av olika anledningar inte har tillgång till individuella transportmedel, t.ex. vissa pensionärer, handikappade och långtidssjuka. Inflyttningen till tätorterna kan efter hand väntas medföra att trafikunderlaget uttunnas och flera områden ställs utan vanlig kollektiv trafik. Trafikförsörjningen kan då bli ett betydande problem.

I det följande redovisas den modellplanering kommunikationsdepartementets arbetsgrupp gjort för en kommun av glesbygdskaraktär med de trafikförsörjningsproblem som berörts i det föregående. Avsikten har varit att undersöka *dels* hur det befintliga linjenätet (buss och järnväg) skulle kunna kompletteras för att i första hand ålderspensionärer, förtidspensionärer och långtidssjuka skall få tillgång till reguljära förbindelser, *dels* hur man genom omstrukturering av trafiken skulle kunna nå samma syfte och därjämte förbättra trafikservicen utan att öka kostnaderna för trafiken. I det följande redovisas även uppslag till vissa förbättringar som kommit fram under utredningsarbetets gång.

Fig. 1. Trafikarbetet på järnvägarna år 1965.

Kap. 3. Den lokala trafikförsörjningen i ett glesbygdsområde

Den reguljära persontrafiken inom områden av glesbygdskaraktär upprätthålls i första hand av landsvägsbussar. Järnvägstrafiken har i regel inte spelat någon större roll för den egentliga lokaltrafiken i sådana områden och kommer på sikt sannolikt inte att ha nämnvärd betydelse i detta sammanhang. Kollektiv personbefordran sker också med bussar i beställningstrafik och med taxibilar. I vissa sjöar och till öar utanför kusten förekommer reguljär båttrafik.

Godstrafiken ombesörjs av bussar och tåg samt av lastbilar. För bygden är godstrafiken i regel av större betydelse än persontrafiken.

Trots vidtagna anpassnings- och rationaliseringsåtgärder är lönsamheten i lokaltrafiken i regel dålig. De åtgärder som vidtas eller redan vidtagits är bl.a.

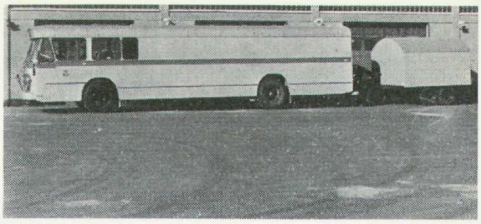
— sammanläggning av i tiden närliggande turer
— inskränkning i antalet trafikeringsdagar eller nedläggning av trafik på vissa linjeavsnitt
— samordning av person- och styckegodstransporter
— anpassning av turerna så att de kan användas för skolbarnstransporter
— anpassning av den rullande materielen till trafikbehovet.

När efterfrågan på transporttjänster blir alltför låg aktualiseras frågan om nedläggning av trafiken. Då kan betydande problem uppstå för befolkningen i området, som visserligen har ett ringa transportbehov men vilket ändå behöver tillgodoses med transporter på något sätt.

Möjligheterna att bevara en kollektiv trafikservice måste därför tillvaratas. På ett tidigt stadium bör kommunen ta ställning till vilken form av kollektiv trafik man

Nyanskaffning av lättare rullande järnvägsmateriel av den typ som nu används kommer sannolikt inte att ske.

önskar upprätthålla på sikt. Linjetrafiken måste i glesbygdsområden från ekonomisk synpunkt kombineras med beställningstrafik i form av t.ex. skolskjutsning. I annat fall kan situationen snart bli den att ett antal företag uppstått som enbart bedriver beställningstrafik med lönsamhet medan företag som är bundna till en koncessionerad linjetrafik råkar i ekonomiska svårigheter och måste lägga ned trafiken. Det sistnämnda kan bli resultatet av en ensidigt inriktad sparsamhet vid t.ex. prövningen av anbud för skolskjutsning.



Fordonen har successivt anpassats till en ändrad transportefterfrågan och har i dag ett relativt litet passagerarutrymme men gott om plats för styckegods i uppvärmt utrymme. På linjer med stora godsmängder kan släpvagn medföras.

Val av område för modellplanering

Sedan arbetsgruppen gjort en översiktsbedömning av befolknings- och kommunikationsförhållandena inom kommunerna i de inre delarna av Norrland, kontaktade gruppen representanter för Vilhelmina kommun i Västerbottens län. Kommunens representanter informerades vid besök på platsen om utredningsarbetets syfte och tillfrågades om kommunen var intresserad av att medverka. Man ställde sig positiv till en medverkan och var villig att förse gruppen med de uppgifter och upplysningar, som skulle erfordras som underlag för den avsedda modellplaneringen.

Vilhelmina kommun omfattar centralorten Vilhelmina, ett stort antal byar och stora obebodda områden. Kommunen utgör eget kommunblock och har drygt 9 000 invånare. I centralorten bor omkring 3 500 personer. Övriga större orter är Dikanäs (ca 350 inv.), Nästansjö (ca 250 inv.) och Skansholm (ca 250 inv.). Befolkningens geografiska fördelning den 1 november 1967 redovisas i *bilaga 1*.

Åldersgruppen 65 år och äldre ökar sin relativa andel medan gruppen 15—34 år visar en betydande minskning. Antalet ålderspensionärer och övriga pensionstagare var i mars 1968 1 703 personer. Av kartan över befolkningen i *bilaga 1* framgår också var pensionärerna bor.

De flesta yrkesverksamma i kommunen arbetar inom servicenäringarna. Rationaliseringar och andra förändringar inom

Fig. 2. Vilhelmina kommun är med en areal av drygt 8 000 km² större än Blekinge och Halland tillsammans.

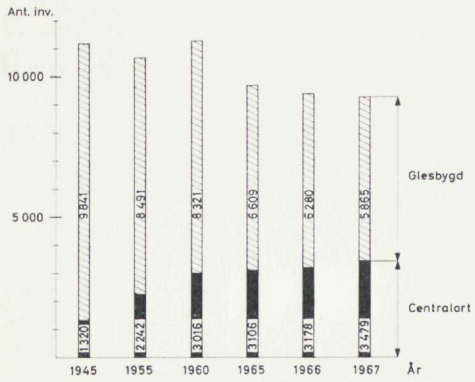


Fig. 3. Befolkningsutveckling 1945—67 (Källa: Mantalsuppgifterna för resp. år).

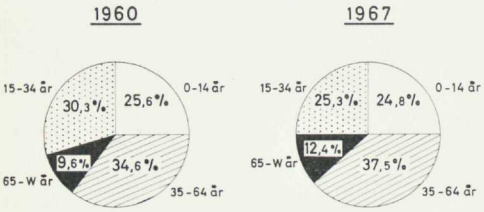


Fig. 4. Liksom i flertalet glesbygdskommuner ökar de äldre åldersgrupperna sin relativa andel av kommunens invånarantal (Källa: Mantalsuppgifterna för 1960 och 1967).

jord- och skogsbruk har minskat antalet sysselsatta med nära 50 % under de senaste femton åren. En fortsatt rationalisering är att vänta. Ännu omfattar ca 99 % av de omkring 800 jordbruken högst 10 hektar. Den produktiva skogsmarken, som utgör omkring 40 % av kommunens areal, ägs till 39 % av enskilda. Staten äger 26 % och bolag 21 % av den produktiva skogsmarken.

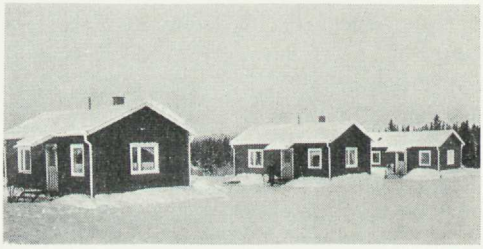
Större industrier saknas, men småindustrin har utvecklats, delvis med statligt stöd. Den är liksom handeln starkt koncentrerad till centralorten Vilhelmina. Där finns också mejeri och slakteri. Utanför Vilhelmina finns förhållandevis många affärer av typen lanthandel, som kompletteras av ett flertal varubusslinjer.

I gränsfjällen sydväst om Klimpfjäll ligger gruvfältet Stekenjokk, som beräknas innehålla ca 20 milj. ton kopparmalm. Staten äger fältet och prospekteringsarbeten pågår.

Turistnäringen har utvecklats starkt under senare år, och inkomsterna av turismen uppskattas enligt en nyligen redovisad utredning till ca 8 milj. kr. per år. Omkring 1 700 fritidshus finns inom kommunen. De ägs utom av kommunens egna invånare av folk från kusttrakterna men även längre söderifrån bl.a. från storstockholmsområdet.

Grundskolan införs från läsåret 1968/69. I Vilhelmina finns gymnasium och yrkesskola. I övrigt finns skolor på tolv platser i kommunen.

Sjukstugan i Vilhelmina har ett 60-tal vårdplatser och håller på att ändras om till treläkarstation. Folktandvården sysselsätter tre tandläkare och dessutom finns privatpraktiserande tandläkare i Vilhelmina. Där och Dikanäs finns ålderdomshem med 46 resp. 14 platser. Pensionärshem har inrättats på åtta platser i kommunen.



En idé som börjat praktiseras är temporära åldringsbostäder (pensionärssmåstugor). Hittills har ett trettiotal sådana uppförts på tiotalet platser i kommunen i anslutning till befintlig bebyggelse och med nära tillgång till service.

Ett antal statliga och privata ledningsenheter har lokaliserats till Vilhelmina. Slutligen kan nämnas att telenätets automatisering pågår och beräknas vara slutförd 1971 samt att postanstalter finns på 15 orter och kompletteras med postombud på 19 platser.

Transportförsörjning

De reguljära kommunikationerna framgår av kartan i *bilaga 2*. Busstrafiken bedrivs av postverket genom dess diligensrörelse och av privata trafikföretag. Järnvägstrafikens roll för lokala resor är enligt företagna resanderäkningar av underordnad betydelse. Järnvägens uppgifter hänför sig — såväl

beträffande person- som godstrafik — i första hand till långväga transporter.

Skolbarnstransporterna inom kommunen har stor omfattning. Transporterna utförs dels av den ordinarie linjetrafiken, dels genom beställningstrafik med buss och taxi. Skolskjutslinjerna visas i *bilaga 3*. För övrig beställningstrafik finns bussar placerade på sex olika platser. Dessutom finns ett mindre antal snövesslor.

Vid en i april 1968 företagen undersökning av biltätheten utanför centralorten fanns ca 1 200 personbilar eller en bil på var femte invånare. Bilarnas hemorter är i förhållande till befolkningen jämnt spridda inom kommunen vilket framgår av kartan i *bilaga 4*. I flertalet byar finns en eller flera personbilar, som används för den alldeles övervägande delen av transportbehoven. Detta innebär en god transportstandard i väsentliga hänseenden, ett förhållande som återspeglas här som överallt annars i resfrekvensen med de kollektiva kommunikationerna.

Posttransporterna sker till övervägande del med den reguljära linjetrafiken och kompletteras vid behov genom anlitande av särskilda entreprenörer. Styckegodstransporterna ombesörjs med ordinarie linjebussar, i vissa fall kompletterade av särskilt anordnad matartrafik (speciellt mjölktransporter). Grossistföretagen levererar som regel varor till butikerna med egna fordon.

Till transportförsörjningen bör även räknas varubusslinjerna, som redovisas i *bilaga 5*. På kartan i denna bilaga har också markerats livsmedelsaffärernas läge. Trots att många butiker lagts ned under efterkrigstiden finns ett förhållandevis stort antal kvar. Ibland är butikerna baser för varubusslinjer varigenom kundunderlaget vidgats. Några varubusslinjer konkurrerar med varandra och trafikerar områden med fasta butiker.

För att fullständiga bilden bör nämnas att reguljär båttrafik upprätthålls mellan Gielas och Vardofjäll samt mellan Bojtiken och Virisjaure, den senare i Tärna kommun men med anknytning till Vilhelmina.

Flyget ger numera en möjlighet att snabbt nå den lappländska fjällvärlden.

Kap. 4. Nuvarande kommunikationsservice.

Busslinjenätet i Vilhelmina kommun får anses väl utvecklat. Flertalet allmänna vägar har busslinjer, och trafiken är ofta daglig trots att resandefrekvensen enligt företagna räkningar är mycket ringa. Som exempel kan nämnas linjen Fättjaur—Dikanäs—Vilhelmina, som väster om Dikanäs under två räkningsperioder omfattande sammanlagt 14 dagar endast hade tre resande. Att en dylik trafik över huvudtaget kan upprätthållas beror på styckegodstrafiken, vilken inom varje trafiksektor kan uppgå till ett par ton per dag. Bussturerna har alltmer blivit vad som förr kallades »blandade tåg» vid järnvägen. Men därmed har också körtiderna blivit mycket långa. Medelreshastigheten uppgår på en del linjeavsnitt till inte mer än ca 30 km/tim och en resa på den 126 km långa sträckan Klimpfjäll—Vilhelmina tar med vissa turer 4 tim.

Bussarna är i regel av den i Norrland ofta använda kombinationstypen (lastrumsbussar) och anpassade efter trafiken i vad avser fördelning mellan gods- och passagerarutrymme. De tar drygt 20 passagerare och 3—6 ton gods. I- och urlastning av gods måste dock ske på ett obekvämt och tidsödande sätt. Särskilt gäller detta hanteringen av mjölkflaskor, som utgör en stor del av godsmängden. Bussarna är ofta stora och osmidiga, och körhastigheten måste av denna orsak bli relativt låg på de många gånger smala och krokiga vägarna. Några privata företag använder lättare busstyper som i första hand är avsedda för enbart persontrafik.

I- och urlastning av styckegods ökar restiderna avsevärt på de längre bussturerna.

På järnvägen används de vanliga motorvagnarna (rälsbussarna), som med hänsyn till de långa sträckor som trafikeras gjorts bekvämare genom att fåtöljer satts in och utrymmet mellan stolraderna gjorts större.

En annan form av reguljära persontransporter är skolskjutsarna. I några fall utnyttjas vanliga bussturer men som regel sker skolbarnstransporterna i form av beställningstrafik med särskilda bussar eller taxibilar. Av kommunens 24 taxibilar, vars ägare är organiserade i en taxiförening, är merparten upptagna av skolskjutsning vid skoldagens början och slut. Skolskjutsverksamheten är taxiägarnas största inkomstkälla. Transporterna är av betydande omfattning. Varje skoldag transporteras omkring 550 barn. Skolskjutssträckorna är sammanlagt 400 mil och kommunens skolskjutskostnader ca 700 000 kr. per år. Trots att man här har tillgång till en omfattande reguljär trafikservice under nio månader per år har endast ett par turer ansetts kunna upplåtas också för allmänheten.

Ytterligare en regelbunden kommunikation utgör postverkets entreprenörer, som hämtar och lämnar posten vid bestämda

bussturer och tåg. Entreprenörerna är med få undantag bilburna.

Taxibilar finns stationerade på drygt tiotalet orter. Tillgången på taxi får betecknas som god och innebär en trygghet för glesbygdsbefolkningen. Kommunen ger genom skolskjutsningen i betydande grad underlag för taxiföretagens verksamhet.

Av kartorna i *bilaga 1* och *2* framgår att många har långt till närmaste järnväg eller busslinje. Åtskilliga har inte egen bil. På ensliga platser kanske inte heller finns grannar med tillgång till bil, eller också behövs bilen för resor till och från arbetet och är därmed i regel inte tillgänglig under dagtid annat än vid veckoskiftena.

Behovet av olika slag av förnödenheter måste tillgodoses. Man behöver ibland också besöka kommunens allmänna inrättningar, läkare, tandläkare eller barnavårdscentral, besöka post och bank osv. Jordbrukarnas och andra företagares behov av transporter är också av betydelse.

Det allmänna kommunikationsnätet är mycket omfattande i förhållande till antalet invånare men det står ändå klart, att transportproblemen i kommunens glesbygdsområden är stora, särskilt vintertid. Det behövs regelbundna möjligheter att få och sända varor och att kunna resa till närmaste tätort och till kommunens centralort.

Till kommunikationsservicen får man också räkna varubusslinjerna, som spelar stor roll för livsmedelsförsörjningen.

Kap. 5. Trafikstandard

Som tidigare nämnts innefattar den trafikpolitiska målsättningen att för landets olika delar upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning.

Arbetsgruppen har kommit fram till följande allmänna synpunkter på trafikstandarden vid modellplaneringen.

Att ha tillgång till reguljär kollektiv trafik bör inte vara liktydigt med att det skall finnas dagliga turlisteenliga förbindelser, som går oberoende av om det finns resande eller inte. Vissa »stamlinjer» med en sådan trafikuppläggning kommer sannolikt alltid att finnas i en kommun. Dessa linjer bör invånarna ha möjlighet att nå någon eller några dagar i veckan. Förbindelserna bör vara lagda så att tillräcklig tid finns för uppehåll i närmaste tätort och i centralorten. Fram- och återresa skall kunna ske samma dag. För resan bör man i princip betala bussbiljettpris.

Den här avsedda kompletteringstrafiken kan knappast få någon större beläggning. Trafiken bör därför ske på beställningsbasis för att tomkörningar skall undvikas. Detta innebär att linjen trafikeras enligt fastställd turlista men endast om beställning skett t.ex. dagen innan. Systemet förutsätter att telefon finns tillgänglig på platsen och hos den som får i uppdrag att svara för trafiken.

Hur många turer per vecka som behövs är utomordentligt svårt att bedöma. En framtida försöksverksamhet får visa vad som kan anses rimligt och lämpligt i såväl detta som i andra avseenden. Resbehovet avser sannolikt främst inköp och social service.

Var trafikservicen skall erbjudas får naturligtvis bedömas mot bakgrunden av bl.a. tillgång på individuella transportmedel. En i förhållande till dagens situation utökad service får anses mest angelägen för ålderspensionärer, förtidspensionärer och långtidssjuka, men självfallet kan servicen utvidgas även till platser där det inte bor några pensionärer eller långtidssjuka, om så anses erforderligt och lämpligt.

I avvaktan på erfarenheter från försöksverksamhet har gruppen antagit, att för platser där det finns någon ålderspensionär, förtidspensionär eller långtidssjuk bör två förbindelser per vecka erbjudas. Självfallet skall förbindelserna vara tillgängliga inte endast för dessa människor; tvärtom är det från servicesynpunkt och från ekonomisk synpunkt angeläget att turerna används av även andra i den utsträckning utrymmet i de utnyttjade fordonen medger.

För transport av sådant lättare styckegods som kan fraktas med de lättare fordon som här måste komma ifråga bör turer kunna beställas på samma sätt som när det gäller transport av resande. Den här skisserade kompletterande trafikservicen kan bli av stor betydelse då det gäller att förse avlägset boende med livsmedel.

Kap. 6. Modellplan för kompletterande kollektiv trafik i glesbygdsområden

Den trafikstandard som angetts i föregående kapitel kan enklast nås genom komplettering av den befintliga kollektiva trafiken.

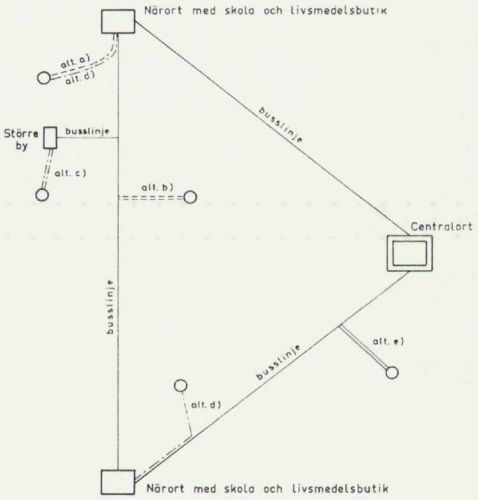
Den kompletterande kollektiva trafikservicen kan ordnas på olika sätt. I praktiken torde den komma att innebära ett tillskott i antal resande och i godsmängd till den befintliga linjetrafiken. Följande alternativa sätt att få till stånd trafiken är därvid tänkbara.

a) Befintliga skolskjutsturer utnyttjas på sina vanliga linjesträckningar under förutsättning att utrymme finns och att turerna ligger lämpligt i tiden.
b) Postverkets entreprenörer för postbefordran medges rätt att ta med passagererare och gods i samband med postutväxlingsturer. Det kan också tänkas att dessa entreprenörer åtar sig här avsedd kompletteringstrafik utan direkt samband med postbefordran.
c) Befintlig busslinje, skolskjutstur eller postutväxlingstur utnyttjas för särskild anslutningstrafik till och från platser som man vill ge kompletterande kollektiv trafikservice.
d) Kompletteringstrafiken ombesörjs genom särskilda taxibilsturer.
e) Kompletteringstrafiken ombesörjs av privatpersoner på platsen med egna bilar.

Väntetiderna på plats där byte skall ske mellan olika trafikmedel bör göras så korta som möjligt. Godtagbara väntetider är bl.a. beroende på om väntutrymme kan ställas till förfogande.

Beträffande alt. a) bör framhållas att det som regel endast kan tillämpas under skoltid. I de fall kommunerna ordnar särskilda resförbindelser under icke ordinarie skoltid (exempelvis till och från simskolor sommartid) bör det även då finnas motsvarande samordningsmöjligheter. Som regel kan skolturerna användas för både fram- och återresa när det gäller besök i närorter. Vid besök i centralorten kan skolturerna, åtminstone där avståndet till centralorten är stort, ofta endast utnyttjas för framresor.

För alt. b) förutsätts att entreprenören är bilburen och har direkt utväxling med linjebuss eller tåg.



a) Skolskjutstur för fram- och återresa till närort.
b) Förbindelse med postverkets entreprenör till befintlig busslinje.
c) Befintlig busslinje som utsträckts.
d) Linje trafikerad av taxibil.
e) Linje trafikerad av privatperson med egen bil.

Fig. 5. Schematisk beskrivning av kompletterande kollektiv trafikservice.

När det gäller alt. d) bör framhållas möjligheterna att anknyta till förekommande fram- eller returkörning före eller efter skoltur.

I *bilaga A* redovisas lämpligt tillvägagångssätt vid planeringsarbetet.

Ett förslag till kompletterande trafikservice för Vilhelmina har uppgjorts och bifogas som *bilaga 6*. En preliminär uppskattning av kostnaderna för denna kompletteringstrafik redovisas i kapitel 8.

Kap. 7. Modellplan för trafikförsörjning vid strukturrationaliserat busslinjenät med kompletteringstrafik.

Den i föregående kapitel behandlade kompletteringstrafiken baserar sig på det befintliga busslinjenätet och kan självfallet anpassas till förändringar i detta. Som framgår av kartan över de kollektiva kommunikationerna i Vilhelmina *(bilaga 2)* finns ett antal sidolinjer av matarkaraktär som trafikeras med genomgående bussar. I de fall »huvudlinjernas» bussar trafikerar även sidolinjer uppkommer res- och transporttidsförlängningar som kan få till följd att trafikunderlaget reduceras och, sett på längre sikt, att huvudlinjens bestånd riskeras. Man får räkna med att bussföretagen gör lönsamhetsundersökningar för sådana sidolinjer och att resultatet kan bli att linjerna helt läggs ned.

Från dessa synpunkter kan det alltså vara lämpligt att vederbörande intressenter, i första hand kommuner och trafikföretag, tillsammans gör ett försök att analysera transportförsörjningsproblemet för att komma fram till en uppfattning om hur ett framtida busslinjenät bör vara uppbyggt och vilka transportuppgifter det bör omhänderha.

Analysen förutsätter en bedömning av den framtida befolkningens storlek och bosättning liksom också av den framtida lokaliseringen och utformningen av servicefunktioner av olika slag. På en sådan grund kan då skapas en transportförsörjningsapparat som dimensioneras och organiseras efter ett mera varaktigt transportbehov och därmed tillgodoser transportförsörjningen på längre sikt.

För att närmare belysa innebörden av de nyssnämnda intentionerna har arbetsgruppen efter samråd med postverkets diligensrörelse i Lycksele diskuterat ett förslag till lösning med stamlinjer kombinerade med kompletteringstrafik för området väster om Vilhelmina. Förslaget innebär följande (jfr. *bilaga 6*).

De under våren 1968 gällande busstidtabellerna kommer enligt uppgift från diligensrörelsen att förändras på så sätt att den i Mark stationerade bussen dras in och övriga bussar övertar dess transportuppgifter. Den planerade busstidtabellen för hösten framgår i princip av följande sammanställning för del av linjerna Klimpfjäll—Vilhelmina och Fättjaur—Dikanäs—Stalon—Vilhelmina.

Utkast till principtidtabell (diligensrörelsen)
KLIMPFJÄLL—VILHELMINA

Vard.	MOF	Ti To L	SoH		SoH	MOF	Ti To L	Vard.
7.10			13.10	Klimpfjäll ↑	16.15			18.00
8.15[2])			14.10	Saxnäs	15.25			17.10[2])
9.00	9.00[1])	9.00[1])	14.50	Stalon	14.40	16.25[1])	16.25[1])	16.25
|	9.40	|	|	Granliden	|	15.30	|	|
|	10.45	10.25	|	Mark	|	14.45	15.10	|
9.40	11.10	10.50	15.40	Skansholm	13.50	14.30	14.50	15.30
|	|	11.15	|	Ö. Malgonäs	|	|	14.20	|
10.20	11.45	11.45	16.10 ↓	Vilhelmina	13.20	13.45	13.45	15.00

[1]) Från resp. till Fättjaur—Dikanäs

[2]) Anslutning i Saxnäs till och från Grundfors, Marsliden och Grytsjö

FÄTTJAUR—DIKANÄS—VILHELMINA

Vard.	Vard.	SoH		SoH	Vard.	Vard.
	6.30	12.25	Fättjaur ↑	17.00		19.25
	7.00	12.50	Kittelfjäll	16.30		18.50
6.45	7.55	13.40	Dikanäs	15.35	17.20	17.40
8.50[1])	| [2])	| [2])	Storseleby	| [2])	15.10[1])	| [2])
9.30	10.20[3])	16.10[3]) ↓	Vilhelmina	13.20	14.30	15.00

[1]) Anslutning från resp. till Iliden (MOF), Mörtingselberg (Ti L) och Fiandberg (Ti To L)
[2]) Över Stalon—Eriksberg, jfr. föregående tabell
[3]) Bussbyte i Stalon

Med utgångspunkt från nämnda tidtabellsförslag har gruppen gjort ett förslag innebärande en omstrukturering av trafiken. Gruppen har därvid förutsatt minst samma turtäthet och eftersträvat en förkortning av restiderna för i varje fall de längre sträckorna. Resultatet framgår av nedanstående sammanställning.

Utkast till principtidtabell hösten 1968 (arbetsgruppen)

KLIMPFJÄLL—VILHELMINA

Vard.	SoH		SoH	Vard.
7.50	13.20	Klimpfjäll ↑	16.00	18.00
8.50[1])	14.10	Saxnäs	15.10	17.10[1])
9.50[2])	14.40	Stalon	14.40	16.25[2])
× [3])	×	Strömnäs	×	× [3])
10.40[4])	15.25	Skansholm	13.55	15.30[4])
10.55[5])	×	Malgovik	×	15.15[5])
11.10	15.50 ↓	Vilhelmina	13.30	15.00

[1]) Anslutning från resp. till Grundfors, Marsliden och Grytsjö
[2]) Anslutning med matartrafik från resp. till Blajkliden, Eriksberg och Dorris
[3]) Anslutning med matartrafik (MOF) från resp. till Granliden
[4]) Anslutning med matartrafik (MOF) från resp. till Mark
[5]) Anslutning med matartrafik (Ti To L) från resp. till Övre Malgonäset

FÄTTJAUR—VILHELMINA

Vard.	SoH		SoH	Vard.
5.30	12.25	Fättjaur ↑	16.50	19.00
5.50	12.50	Kittelfjäll	16.20	18.30
6.45	13.40	Dikanäs	15.35	17.20
8.50	| [1])	Storseleby	| [1])	15.10
9.30	15.50 ↓	Vilhelmina	13.30	14.30

[1]) Över Stalon—Eriksberg

Vad denna uppläggning av trafiken skulle innebära från kostnadssynpunkt redovisas i kapitel 8.

Förslaget innebär en höjning av genomsnittliga reshastigheterna jämfört med nuläget, dvs. kortare restider. Detta kan ske sedan pågående vägombyggnader väster om Saxnäs slutförts och förutsätter att uppehållen för postutväxling reduceras, något som kan komma till stånd om Vilhelmina i ökad omfattning blir postadresstation för orter utan egen postanstalt. Vidare förutsätts att möjligheterna att kombinera linjetrafik med skolbarnstransporter tillvaratas. Därvid kan det i vissa fall vara lämpligt att tidsmässigt »saxa» lästidernas början och slut vid olika skolor på så sätt att samma fordon kan betjäna flera skolor utefter en längre linje. Möjligheterna att genomföra sådana förändringar och därmed skapa förutsättningar för en mera rationell trafikservice bör prövas närmare i de enskilda fallen.

Kap. 8 Organisation, administration och ekonomi

Huvudman

Vilhelmina kommun har inte eget lokaltrafikföretag och har hittills inte heller i annan form direkt engagerat sig i den kollektiva lokaltrafiken inom kommunen.

De kollektiva kommunikationerna inom kommunen handhas i dag av statens järnvägar, postverkets diligensrörelse och sex privata bussföretag samt ca 15 taxiföretag organiserade i en taxiförening. Därjämte finns ett båtföretag.

Skolskjutsverksamheten organiseras och leds av den kommunala skolstyrelsen. Skolbarnstransporterna ombesörjs till övervägande del av ovannämnda trafikföretag.

Så gott som samtliga bussföretag i kommunen erhåller statsbidrag för upprätthållande av linjetrafiken.

Postverkets engagemang i trafikrörelsen grundar sig i viss utsträckning på postdistribution. Sannolikt skulle denna i många fall i och för sig kunna ske billigare och snabbare med lättare fordon. Försök med sådana fordon har påbörjats.

Ett genomförande av de här skisserade förslagen om förbättring av trafikförsörjningen förutsätter, att något samhällsorgan tar initiativ till samordning av förekommande transporttjänster och träffar de avtal som fordras bl.a. med hänsyn till det förhållandet att kompletteringstrafiken i regel inte kan väntas bli självbärande. Ifrågavarande organ måste väl känna till utvecklingen i kommunen, särskilt det lokala näringslivets och befolkningens förhållanden. Självfallet måste det också ha god kontakt med de lokala socialvårdsorganen och med skolledningen i kommunen.

Utöver vad som mera allmänt motiverar kommunala engagemang i kollektiv lokaltrafik talar dessa särskilda förhållanden för att denna kompletterande trafikförsörjning bör ordnas av vederbörande kommun. Med hänsyn till behovet av samordning bör kommunens styrelse (kommunalnämnden) vara ansvarigt organ. Den ekonomiska sidans betydelse och kravet på redovisning talar för att kommunalkontoret bör administrera kompletteringstrafiken.

Den skisserade trafiken kräver att överenskommelser träffas mellan kommunen och de trafikföretag eller andra som blir ansvariga för att trafiken upprätthålls. En mall för avtal om kompletteringstrafik visas i *bilaga B*. I bilagan kommenteras avtalstexten.

Ekonomi

Med hänsyn till att trafikomfattningen på sträckor med kompletteringstrafik kan förväntas bli av relativt ringa omfattning får man utgå ifrån att kostnaden för varje tur i regel kommer att bli högre än biljettintäkten. Gruppen har vid sin beräkning av totalkostnaderna för kompletteringstrafiken inom kommunen som den skisserats i kapitel 5 kommit fram till en årskostnad av storleksordningen 50 000—75 000 kr. Kostnaden fördelar sig med 2/3 under skolsäsong och med 1/3 under övrig del av året. Kostnadsuppgifterna måste betraktas som preliminära uppskattningar eftersom slutsumman blir beroende av bl. a. erforderliga avtalsuppgörelser. Vid kostnadsberäkningarna har gruppen antagit att trafikkapaciteten utnyttjas till hälften.

Intäktssidan kommer att bestå av biljettintäkter av person- och godsbefordran. Som

tidigare nämnts bör biljettpriser motsvarande de som gäller för busslinjerna inom området tillämpas för kompletteringstrafiken. Någon genomgående taxeberäkning torde av redovisningstekniska skäl inte lämpligen kunna genomföras annat än i undantagsfall, bl.a. med hänsyn till att olika trafikföretag kommer att utnyttjas. Av samma skäl synes endast enkla biljetter böra utfärdas för kompletteringstrafiken. Totalintäkterna för kompletteringstrafiken har gruppen uppskattat till ca 5 000 kr. per år. Även denna summa måste betraktas som osäker, eftersom resandefrekvensen är svårbedömbar.

Den praktiska hanteringen av biljetter och avgiftsupptagning kan ske på olika sätt. Ett är att kommunen tillhandahåller trafikutövaren förtryckta biljetter, bestående av dels själva biljetten och dels av en biljettkopia. Biljettens utseende kan vara som i

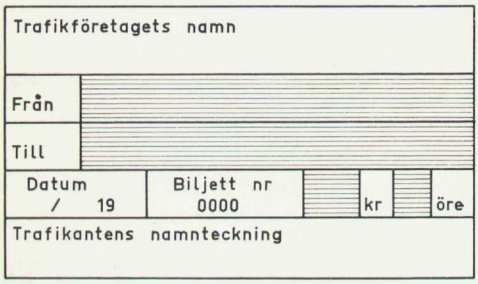


Fig. 6. Exempel på biljett.

fig. 6. För varje resa köper den resande en biljett av trafikutövaren och vidimerar resan genom att skriva sin namnteckning på biljetten. Kopian av biljetten behålles av trafikutövaren och insändes tillsammans med övriga överenskomna redovisningshandlingar på fastställda tidpunkter till kommunalkontoret.

De kostnadsförändringar som beräknas uppkomma genom en omstrukturering av busslinjenätet och som närmare beskrivits i kapitel 7 har även bedömts av gruppen. Genom att vissa linjer, som idag trafikeras med buss i stället kommer att trafikeras med lättare fordon och i form av en kompletterande kollektiv trafikservice, kommer det att åvila kommunen att upprätthålla denna trafik. Detta kan medföra att kommunen åsamkas merkostnader samtidigt som trafikföretagets förluster reduceras. Som framhållits i det föregående bör ett ev. genomförande av omstruktureringen föregås av förhandlingar mellan berörda trafikföretag och kommunen i syfte att erhålla lägsta sammanlagda kostnad för trafikapparaten. Hur en total kostnadsreducering skall fördelas mellan kommunen och trafikföretaget bör därvid lämpligen bli föremål för förhandlingar. Det kan också visa sig att omstruktureringen bör genomföras etappvis. Den beskrivna omstruktureringen skulle i det aktuella fallet (se kap. 7) komma att innebära en *total* kostnadsminskning av storleksordningen 70 000 kr. per år.

Bilaga A

Exempel på tillvägagångssätt vid insamling och sammanställning av uppgifter för utarbetande av plan för kompletterande kollektiv trafikservice.

Arbetet med att utarbeta en plan för kompletterande kollektiv trafikservice inleds med att nödvändiga sakuppgifter samlas in. Uppgifter behövs om bl.a.

vägar och bebyggelse,
befintliga kommunikationer,
personbilsinnehav,
befolkning,
näringsliv.

Som regel finns uppgifterna tillgängliga hos myndigheter och organisationer. Sedan de samlats in skall de bearbetas och sammanställas. Här redovisas kortfattat hur och varifrån uppgifterna kan fås. Vidare ges i anslutning därtill exempel på en metod för sammanställning och presentation. Slutligen ges exempel på hur det införskaffade materialet används när trafikplanen upprättas.

1. Insamling, bearbetning och sammanställning av olika uppgifter.

1.1. Karta och bebyggelse

Som grundmaterial för arbetet behövs en aktuell karta över kommunen. Eftersom flertalet kartor är så detaljrika att överskådligheten blir mindre god, kan det vara lämpligt att rita en förenklad kommunkarta, som endast visar vägar, järnvägar, samhällen och dylikt. Underlaget för kartan i modellplaneringen har varit den provisoriska översiktskartan (operationskartan i skala 1: 250 000). Kartan ritas på transparent papper och kopieras sedan bl.a. följande markerats:

allmänna vägar enskilda vägar med statsbidrag båtleder	uppgifter erhålls från vägförvaltningen i länet eller vägverkets centralförvaltning
enskilda vägar med kommunalt bidrag	uppgifter erhålls från kommunens byggnadskontor

Den så framställda kartan används som underlag vid sammanställning av övriga uppgifter.

1.2. Befintliga kommunikationer

1.2.1. Buss- och järnvägslinjer. Uppgifter om den kollektiva trafikens omfattning fås från trafikföretagens turlistor. Dessa sammanställs på kommunkartan så att man får fram linjesträckor och turtäthet. Olika markeringar bör användas för respektive trafikföretag. För att få en mera fullständig bild av trafikomfattningen (trafikeringsdagar, tider och anslutningar) behövs ytterligare en sammanställning. En sådan görs enklast i form av en schematisk trafikkarta, där ur trafiksynpunkt intressanta orter (ändpunkter för busslinjer, stationer, vägskäl) markeras. Buss- och tågtidtabellerna införs därefter med beteckningar för trafikeringsdagar, tider och viktigare anslutningar. Även på denna sammanställning är det lämpligt att särmarkera trafikföretagen med olika färger eller olika streckmarkeringar. Ett exempel på en sådan sammanställning ges i fig. 7.

1.2.2. Skolskjutsar. Uppgifter om skolskjutsar erhålls av kommunens skolledning. I vissa fall är det nödvändigt att hämta in kompletterande uppgifter från berörda trafikföretag.

Uppgifterna sammanställs dels på en kommunkarta, dels på den schematiska trafikkartan. Vid sammanställningen särmarkeras skolskjutsar som utförs med bil. I de

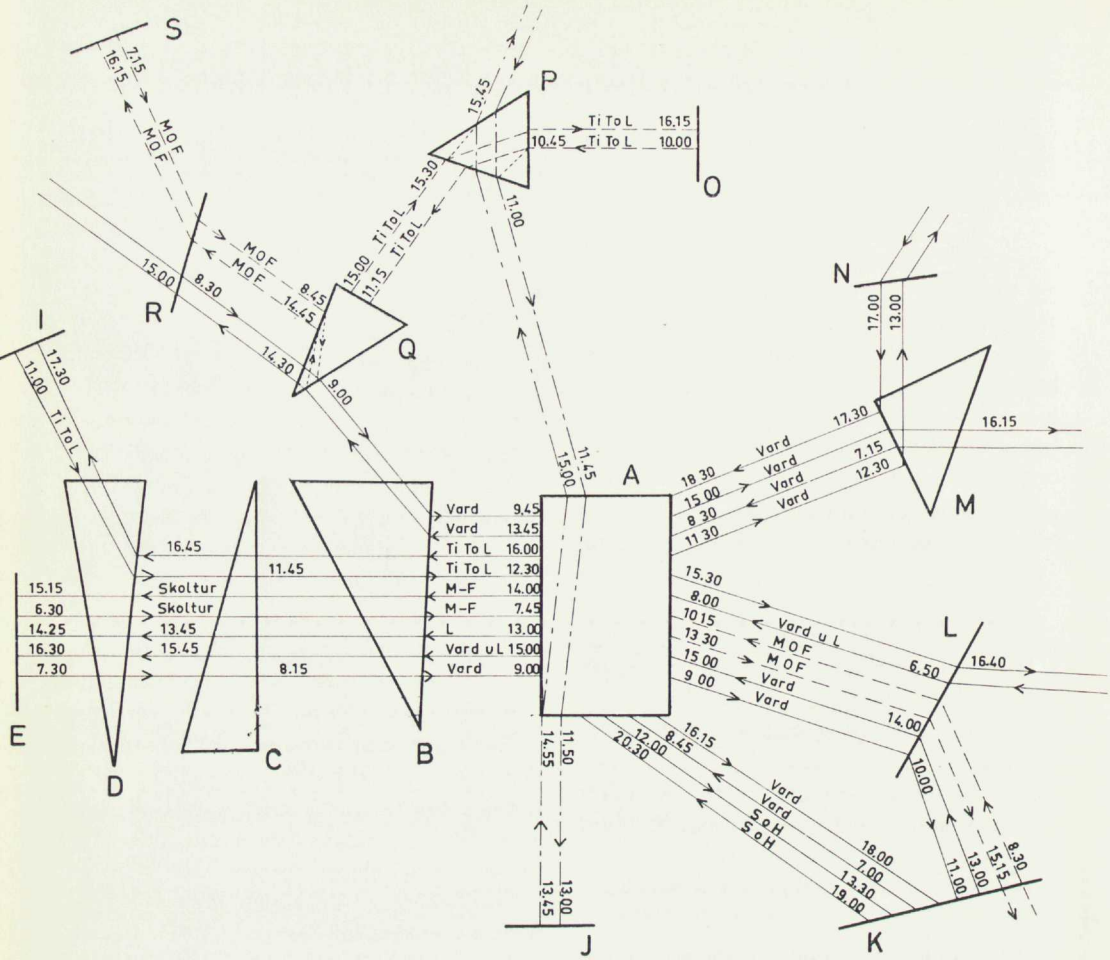


Fig. 7. Exempel på schematisk trafikkarta.

fall skolskjutsar är kombinerade med linjetrafik anges detta.

1.2.3. Taxi. Uppgifter om taxiföretagens lokalisering och antalet taxibilar erhålls från lokal taxiförening eller från länsstyrelsen.

Uppgifterna anges lämpligen på kartan över buss- och järnvägslinjer.

1.2.4. Beställningstrafik med buss. Uppgifter om stationeringsorter för bussar i beställningstrafik fås från länsstyrelsen och anges på kartan över buss- och järnvägslinjer.

1.2.5. Postverkets entreprenörer. Uppgifter om postverkets entreprenörer för postbefordran lämnar respektive postmästare. Uppgifterna skall omfatta sträckor, turtäthet och tider. Uppgifterna markeras på skolskjutskartan och på den schematiska trafikkartan.

1.3. Personbilar

Antalet privata personbilar och var bilägarna bor framgår av länsstyrelsens bilregister. Det krävs dock f.n. ett omfattande manuellt arbete att få fram uppgifterna ur registret. Ett enklare sätt kan vara att insamla upp-

gifterna lokalt. Vid modellplaneringen har båda tillvägagångssätten använts. Den lokala uppgiftsinsamlingen har skett med hjälp av ombud i kommunens valdistrikt. En fördel med lokal insamling är att man som regel även kan få värdefulla uppgifter om hur bilarna utnyttjas för arbetsresor m.m. Uppgifterna anges på en kommunkarta.

1.4. Befolkning

En detaljerad kartläggning av var befolkningen bor och dess åldersfördelning sker med hjälp av mantalslängder och lantmäterikartor. Om bosättningen inte kan lokaliseras krävs lokal medverkan. De av länsstyrelserna upprättade befolkningskartorna kan i många fall vara till god hjälp.

Uppgifterna sammanställs på en kommunkarta genom prickmarkering. För samhällen anges befolkningstalet med siffror. Antalet pensionstagare m.m. fås ur riksförsäkringsverkets register. Detta register finns på kommunens socialvårdskontor. Pensionstagarnas bosättning kartläggs med hjälp av mantalslängderna eller genom medverkan av personal från socialvårdskontoret. Uppgifterna sammanställs på befolkningskartan.

1.5. Näringsliv

Uppgifterna om kommunens näringsliv erhålls från kommunalkontoret. Beträffande livsmedelsbutikernas lokalisering och varubusslinjernas omfattning hämtas uppgifterna från köpmannaorganisationer och konsumtionsföreningar. I vissa fall måste kompletterande uppgifter inhämtas direkt av vederbörande butiksägare. Uppgifterna sammanställs på en särskild kommunkarta.

1.6. Övriga uppgifter

Uppgifter om skolorter och sociala inrättningar lämnas av berörda kommunala myndigheter.

2. Exempel på materialets användning vid trafikplaneringen.

Befolkningskartan och kartan över befintliga kommunikationer ger underlag vid bedömningen av vilka platser som bör omfattas av den kompletterande trafikservicen. Av skolskjutskartan, som även upptar privata postbefordringsentreprenörer, framgår om platsen kan tänkas ha möjlighet att få erforderlig trafikservice med hjälp av skolskjutsar och/eller postbefordringsentreprenörer. Den schematiska trafikkartan ger upplysningar om det finns tillfredsställande anslutningsmöjligheter.

Butikskartan tjänar som underlag när det gäller att bedöma mot vilken ort (förutom centralort) kompletteringstrafiken bör riktas.

I de fall varken skolskjutsar eller postbefordringsentreprenörer finns eller inte lämpligen kan utnyttjas av tidtabellstekniska eller andra skäl får kompletteringstrafiken utföras särskilt. Kartorna med uppgifter om taxi- och privatbilars lokalisering visar därvid om trafiken bör kunna ombesörjas av någon taxiägare eller innehavare av vanlig personbil.

Mall till avtal om kompletteringstrafik

Allmänt

Nedanstående mall till avtal om kompletterande trafikservice grundar sig i viss utsträckning på det normalförslag till skolskjutsavtal som upprättats av Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet. När det gäller avtal med postentreprenör har hänsyn också tagits till utformningen av postverkets avtal om postföring.

Mallen är uppbyggd så att den skall kunna användas för alla typer av kompletteringstrafik. Det bör understrykas att mallen endast utgör *underlag* för avtal om kompletteringstrafik. Utformningen av de enskilda avtalen blir givetvis beroende av förhandlingar mellan berörda parter.

Avtalsmall med kommentarer

AVTAL

Mellan .....
kommun genom dess drätselkammare/kommunalnämnd, å ena, samt .....
....., nedan kallad uppdragstagaren, å andra sidan, träffas följande avtal om kompletteringstrafik.

Kompletteringstrafik i anslutning till skolskjuts eller postbefordran får ej ske så att uppdragstagarens skyldigheter enligt skolskjuts- eller postföringsavtalet åsidosätts. Kompletteringstrafiken bör emellertid uppfattas som självständig i förhållande till skolskjuts- eller postföringstrafiken. Godkännande från skolstyrelsens eller postverkets sida av avtal om kompletteringstrafik behöver därför i regel inte inhämtas. Däremot bör i de nu avsedda fallen samråd ske med skolstyrelsen eller postverket.

När det gäller kompletteringstrafik, som utförs med taxi, kan avtal träffas antingen med lokal taxiförening eller med den enskilde taxiägaren.

Man bör i varje särskilt fall söka fastställa om uppdragstagaren kommer att anses som självständig företagare eller som arbetstagare, när det gäller ATP, semesterförmåner och andra sociala förmåner, eftersom detta kan inverka på bedömningen av kostnaderna för kompletteringstrafiken.

1 §.

Uppdragstagaren förbinder sig att i mån av utrymme transportera passagerare och styckegods i den utsträckning och på de villkor som följer av detta avtal.

I avtalet bör anges uppdragstagarens skyldighet att utföra transporter åt allmänheten. I kompletteringstrafiken skall ingå såväl persontransporter som styckegodstransporter i eller utan samband med persontransporter. Transportskyldigheten begränsas givetvis av tillgängligt utrymme i och tillåten kapacitet för fordonet.

2 §.

Transporten utföres med .....

Någon närmare precisering av fordonet torde inte vara nödvändig. Det bör räcka om man anger fordonets typ (personbil, buss), hur många passagerare fordonet är godkänt för samt om särskilda anordningar för godstransport finns (t. ex. släpvagn).

3 §.

A. Skyldighet att utföra transport samtidigt med ordinarie skolskjuts/postbefordran gäller följande sträckor och tider:

.....
.....
.....
.....

B. Skyldighet att utföra transport efter särskild beställning gäller följande sträckor och tider:

.....
.....
.....
.....

Här avsedd beställning skall göras senast kl ..... dagen innan körningen skall påbörjas.

Transportskyldighetens omfattning måste preciseras beträffande färdsträcka, körtider och tidpunkt för beställning. Dessa bestämmelser gäller såväl person- som styckegodstransporter. Under A. avses transporter på samma sträcka och på samma tid som skolskjuts eller postbefordringstur. I avtalet skall anges de veckodagar då sådan transportskyldighet föreligger. Vid kombinerade transporter måste skolskjutsintresset resp. postföringsintresset anses som primärt. Med hänsyn till de begränsningar som gäller i fråga om passagerarantal, tillåten belastning etc. kan därför möjligheterna för uppdragstagaren att utföra kompletteringstrafik vid vissa tillfällen inskränkas eller bortfalla.

Transporter som avses under A. bör kunna utföras utan föregående beställning.

Under B. avses andra transporter i kompletteringstrafik än sådana som anges under A. Här inryms alltså bl. a. transporter på veckodagar som angivits under A. men då skolskjuts inte sker (t. ex. under skolferier). Vidare inbegrips transporter i anslutning till skolskjuts eller postbefordringstur men med förlängning utöver ordinarie färdsträcka. För transporter enligt B. bör beställning krävas. Därmed undviks tomkörning och begränsas kostnaderna för verksamheten.

I den mån kommunen finner att särskild beställning i något fall ej behövs får avtalstexten utformas i enlighet härmed.

4 §.

För transport enligt 3 § erhåller uppdragstagaren av kommunen ersättning enligt följande.

a) För transport på ordinarie vägsträcka samband med skolskjuts/postbefordran:

.....
.....
.....

b) För transport på förlängd vägsträcka i samband med skolskjuts/postbefordran:

.....
.....
.....

c) För transport utan sådant samband som avses vid a) och b):

.....
.....

Ersättningen bestäms genom förhandlingar mellan parterna. I mallen har uppdelning skett med hänsyn till att ersättningen kan antas bli lägre för kombinerade än för fristående transporter. Någon mall för särskild bestämmelse rörande ersättning för godstransporter har inte intagits eftersom förhållandena här måste variera starkt i olika fall.

d) Ersättningen skall utbetalas .....
.....

Tidpunkten för utbetalningen får avgöras genom förhandlingar mellan parterna. Man kan tänka sig både förskotts- och efterskottssystem och en kombination av båda systemen. Vid betalning i efterskott bör redovisning först ha skett och godkänts.

e) Ändrar vederbörande myndighet taxa som legat till grund för beräkning av ersättningen, skall ersätningen ändras från samma tidpunkt och med samma procenttal.

I den mån gällande eller eljest förutsatt taxa ligger till grund för ersättningsberäkningen — något som får avgöras genom förhandlingar mellan parterna — bör ersättningen i avtalet ändras om taxan ändras efter avtalets ingående.

5 §.

Uppdragstagaren skall uttaga följande transportavgifter:

.....
.....

Om vederbörande myndighet för trafiken fastställer maximiavgifter som är lägre, skall dessa i stället uttagas.

Uttaget av transportavgifter bestäms inom ramen för den maximitaxa som gäller för yrkesmässig trafik av det slag som avses med avtalet. Enhetlighet i fråga om avgifter bör eftersträvas.

6 §.

För biljettförsäljning och redovisning av transportavgifter gäller följande:

.....

. . . . . .

. . . . . .

Parterna har frihet att utforma redovisningssystemet som de kan finna lämpligast. Om möjligt bör man ha ett enhetligt redovisningssystem för all kompletteringstrafik, oavsett typen.

Uppdragstagaren kan exempelvis använda av kommunen utlämnade biljetter i häften. För varje färd anger uppdragstagaren på biljetten — i 2 exemplar — datum, körsträcka och uppburen ersättning. Passageraren bekräftar skriftligen på biljetten att han erlagt uppgiven ersättning. Originalbiljetten tillhandahålls passageraren, medan kopian skickas in till kommunen i samband med redovisningen. Passagerarens påskrift ger en möjlighet till kontroll av erlagda avgifter. Liknande kvittosystem för godstransporter bör eftersträvas.

I avtalet bör anges redovisningsperiodens längd (kvartal, halvår, år) och den tid inom vilken redovisning skall vara avlämnad.

7 §.

Uppdragstagaren svarar för att han har erforderligt trafiktillstånd och att i övrigt gällande föreskrifter för kompletteringstrafiken iakttages.

Om uppdragstagaren inte redan har trafiktillstånd som medger kompletteringstrafik enligt avtalet, måste uppdragstagaren givetvis skaffa erforderligt tillstånd innan avtalet kan träda i kraft. Han måste också i förekommande fall erhålla godkännande av eller göra vederbörlig anmälan om det fordon som skall användas. På samma sätt måste trafikkort, om uppdragstagaren ej erhåller befrielse från skyldighet att ha sådant, vara en förutsättning för avtalets ikraftträdande. En särskild bestämmelse härom finns under 11 §.

Kungl. Maj:t har den 15 augusti 1968 utfärdat en kungörelse med vissa bestämmelser om kompletteringstrafik med personbil (SFS 1968: 462). Kungörelsen innebär att länsstyrelsen får medge befrielse från vissa bestämmelser i yrkestrafikförordningen, bl.a. ifråga om krav på trafikkort, särskild fordonsbesiktning och taxor.

Det bör anmärkas att, om kompletteringstrafiken skall ske med taxi, nytt tillstånd ändå erfordras, eftersom kompletteringstrafiken i regel torde vara att anse som linjetrafik i yrkestrafikförordningens mening.

Har avtalet trätt i kraft men brister uppdragstagarens behörighet att utföra transporterna, exempelvis genom att tillstånd upphör att gälla, bör avtalet omedelbart hävas.

8 §.

Kommunen äger att i samråd med uppdragstagaren fastställa kompletterande anvisningar om avtalets tillämpning.

Behov kan uppkomma av närmare detaljreglering av kompletteringstrafiken enligt detta avtal. Paragrafen ger kommunen möjlighet att utfärda kompletterande anvisningar i samråd med uppdragstagaren.

9 §.

Om de trafikförhållanden som ligger till grund för detta avtal väsentligt ändras, skall på begäran av endera parten skälig jämkning av avtalet ske.

Kompletteringstrafiken bygger i allmänhet på anslutning till befintlig linjetrafik eller annan allmän trafik. Denna kan emellertid under avtalsperioden ändras genom att trafiken läggs ned eller genom att färdvägen eller tidtabellen ändras, så att förutsättningarna för avtalet kan anses ha rubbats väsentligt. Vidare kan under avtalsperioden behovet av kompletteringstrafik bortfalla, t. ex. genom avflyttning.

Med hänsyn härtill kan behov under löpande avtalsperiod finnas av viss utvidgning eller inskränkning i kompletteringstrafiken eller andra ändringar i denna. Detta motiverar att en jämkningsklausul intas i avtalet. Då behovet av jämkning varierar från fall till fall bör jämkningens omfattning vara beroende av en skälighetsbedömning i det särskilda fallet.

10 §.

Kommunen äger rätt att med omedelbar verkan häva avtalet, om uppdragstagaren icke fullgör sina åligganden och rättelse ej sker utan dröjsmål efter erinran.

Uppdragstagaren äger rätt att med omedelbar verkan häva avtalet, om kommunen gör sig skyldig till avtalsbrott, som ej är av ringa betydelse.

Gör sig uppdragstagaren skyldig till kontraktsbrott bör kommunen ha rätt att häva avtalet. Uppdragstagaren bör dock ges tillfälle till rättelse efter erinran. Även uppdragstagaren bör ha hävningsrätt.

11 §.

Detta avtal gäller . . . . . .

. . . . . .

Vilka avtals- och uppsägningstider som skall gälla bestäms genom förhandlingar mellan parterna. Erforderlig samordning mellan olika avtals giltighets- och uppsägningstider bör åstadkommas.

För det fall kompletteringstrafiken anknyter till skolskjuts eller postbefordringstur bör uppdragstagaren ges möjlighet att få avtalet att upphöra samtidigt med avtalet om skolskjuts- eller posttrafiken. Detta kan ske genom att uppsägningstiderna samordnas. För kompletteringstrafik i samband med skolskjuts innebär detta normalt att avtalsperioden blir ettårig, medan man för kompletteringstrafik i samband med postföring får ett avtal som gäller »tills vidare».

I avtal med begränsad giltighetstid bör upptas förlängningsklausul för det fall uppsägning ej sker inom föreskriven tid.

Saknar uppdragstagaren trafiktillstånd eller trafikkort eller har fordonet inte godkänts eller anmälts för trafiken när avtalet träffas, bör — i den mån befrielse inte meddelats enligt den under 7 § nämnda kungörelsen — ikraftträdandet genom en särskild bestämmelse i denna paragraf göras beroende av att dessa förutsättningar uppfylls. Följande tillägg — att införas som ett andra stycke i paragrafen — kan därvid vara lämpligt:

Avtalet gäller under förutsättning att av uppdragstagaren ingivna ansökningar om trafiktillstånd och trafikkort beviljas av vederbörande myndighet och att fordonet godkännes/anmäles för trafiken. Har dessa förutsättningar ej uppfyllts före den ..... och har vederbörande myndighet före sagda dag ej heller medgivit befrielse enligt kungörelsen om kompletteringstrafik (SFS 1968: 462) eller annan författning, förfaller avtalet.

12 §.

Tvist rörande tillämpningen av detta avtal skall lösas genom skiljedom enligt lagen om skiljemän.

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

KUNGL. BIBL.
- 4 DEC 1968
STOCKHOLM

VILHELMINA KOMMUN

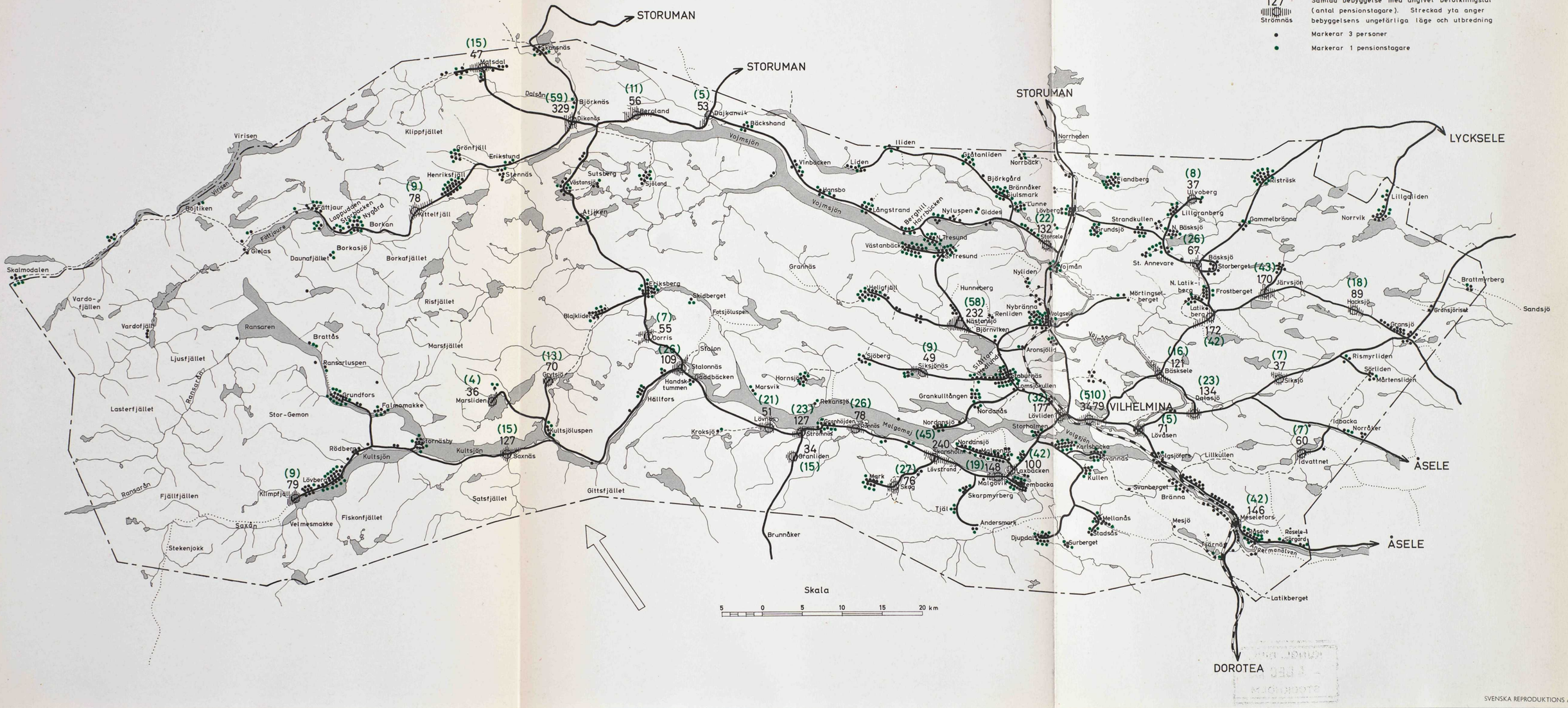
BILAGA 1

BEFOLKNING

KÄLLA: Mantalslängderna 1967
Riksförsäkringsverkets förteckning över pensionstagare april 1968

TECKENFÖRKLARING

- Allmän väg
- Enskild väg med stats- eller kommunalbidrag
- Övrig enskild väg
- Järnväg
- Båtled med stats- eller kommunalbidrag
- 127 Strömnäs — Samlad bebyggelse med angivet befolkningstal (antal pensionstagare). Streckad yta anger bebyggelsens ungefärliga läge och utbredning
- Markerar 3 personer
- Markerar 1 pensionstagare



SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

VILHELMINA KOMMUN

KOLLEKTIVA KOMMUNIKATIONER VÅREN 1968

BILAGA 2

SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

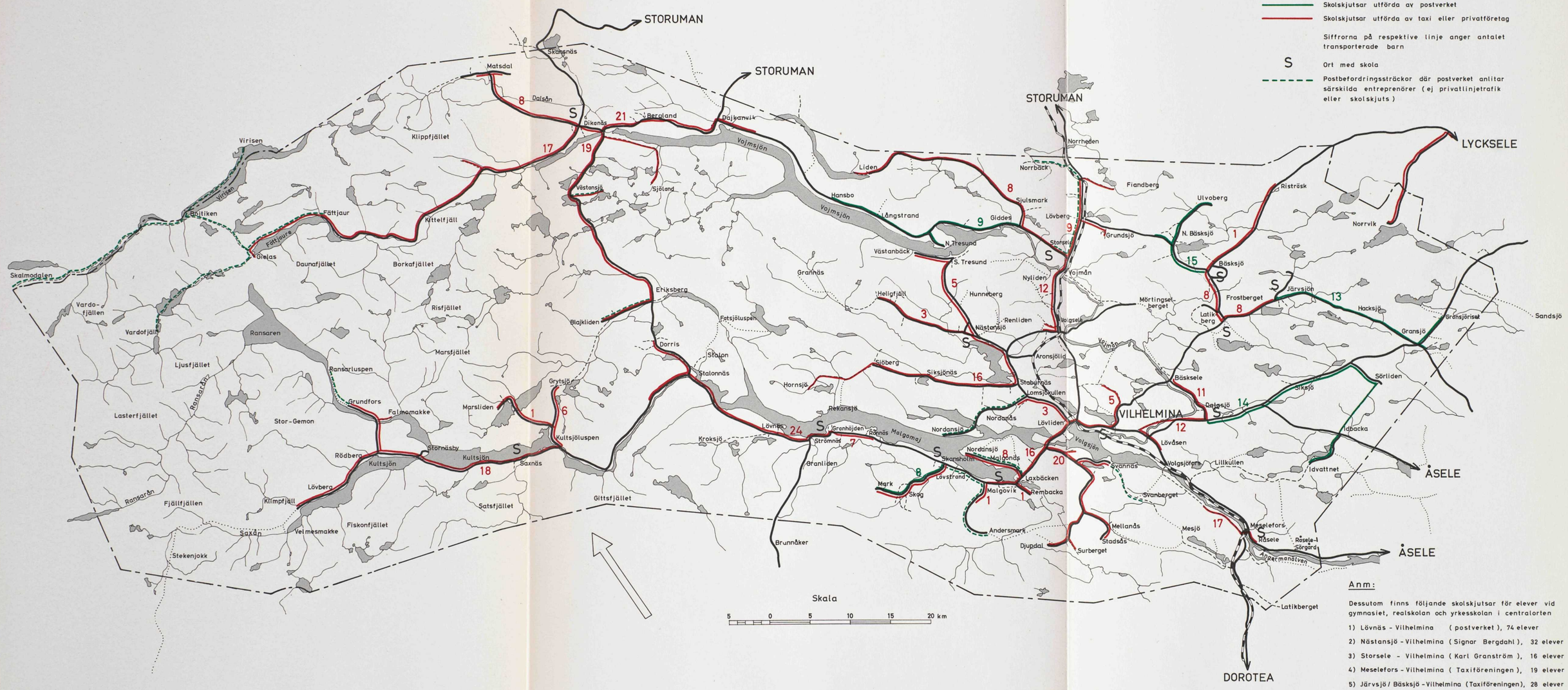
VILHELMINA KOMMUN

BILAGA 3

SKOLSKJUTSOMFATTNINGEN VÅREN 1968

(exkl linjer för elever vid vissa skolor i centralorten, se anm)

POSTBEFORDRINGSSTRÄCKOR MED PRIVATA ENTREPRENÖRER



TECKENFÖRKLARING

- Allmän väg
- Enskild väg med stats- eller kommunalbidrag
- Övrig enskild väg
- Järnväg
- Båtled med stats- eller kommunalbidrag
- Skolskjutsar utförda av postverket
- Skolskjutsar utförda av taxi eller privatföretag
- Siffrorna på respektive linje anger antalet transporterade barn
- S Ort med skola
- Postbefordringssträckor där postverket anlitar särskilda entreprenörer (ej privatlinjetrafik eller skolskjuts)

Anm:

Dessutom finns följande skolskjutsar för elever vid gymnasiet, realskolan och yrkesskolan i centralorten

1) Lövnäs - Vilhelmina (postverket), 74 elever
2) Nästansjö - Vilhelmina (Signar Bergdahl), 32 elever
3) Storsele - Vilhelmina (Karl Granström), 16 elever
4) Meselefors - Vilhelmina (Taxiföreningen), 19 elever
5) Järvsjö / Bäsksjö - Vilhelmina (Taxiföreningen), 28 elever
6) Dalasjö - Vilhelmina (Taxiföreningen), 27 elever

SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

VILHELMINA KOMMUN

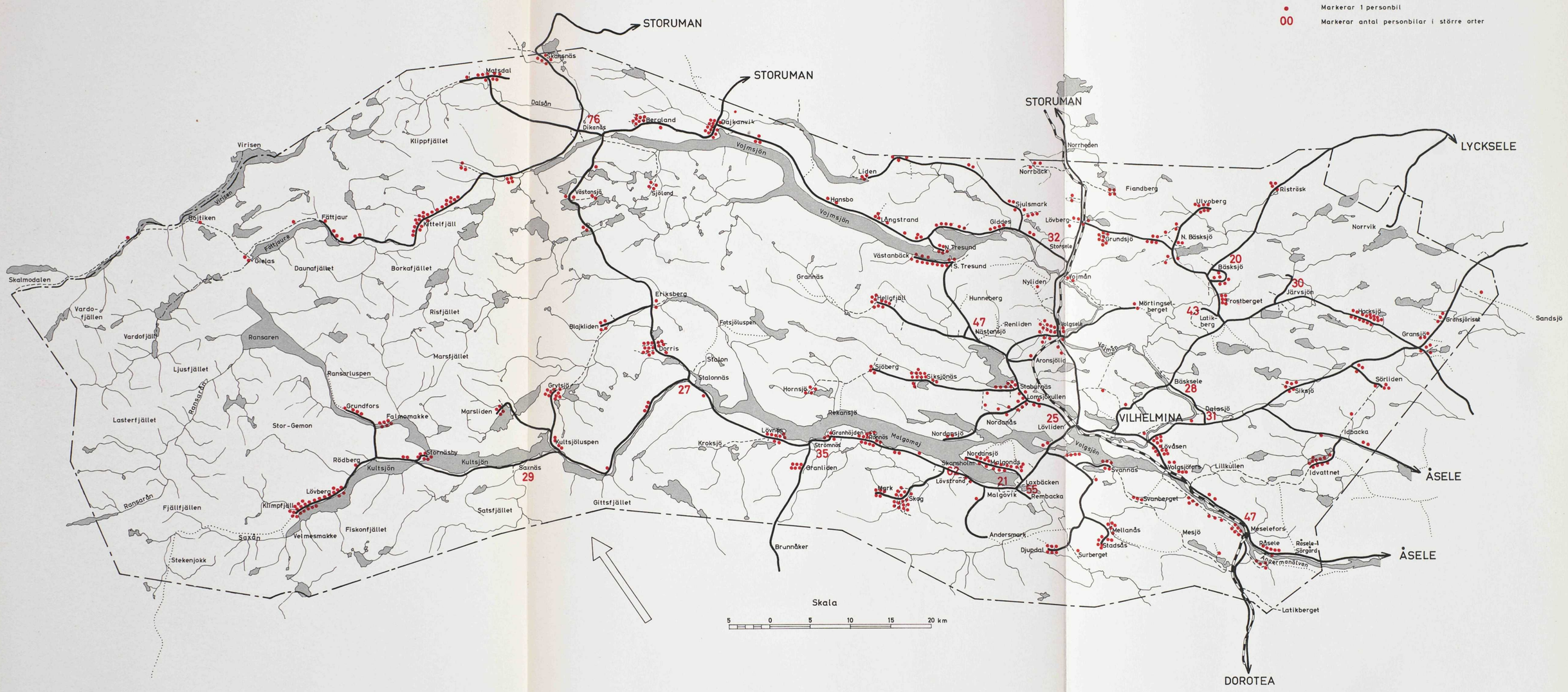
BILAGA 4

PRIVATBILARNAS FÖRDELNING UTANFÖR CENTRALORTEN

KÄLLA: Länsstyrelsens personbilsregister jämte inhämtade uppgifter

TECKENFÖRKLARING

- Allmän väg
- Enskild väg med stats- eller kommunalbidrag
- Övrig enskild väg
- Järnväg
- Båtled med stats- eller kommunalbidrag
- • Markerar 1 personbil
- 00 Markerar antal personbilar i större orter

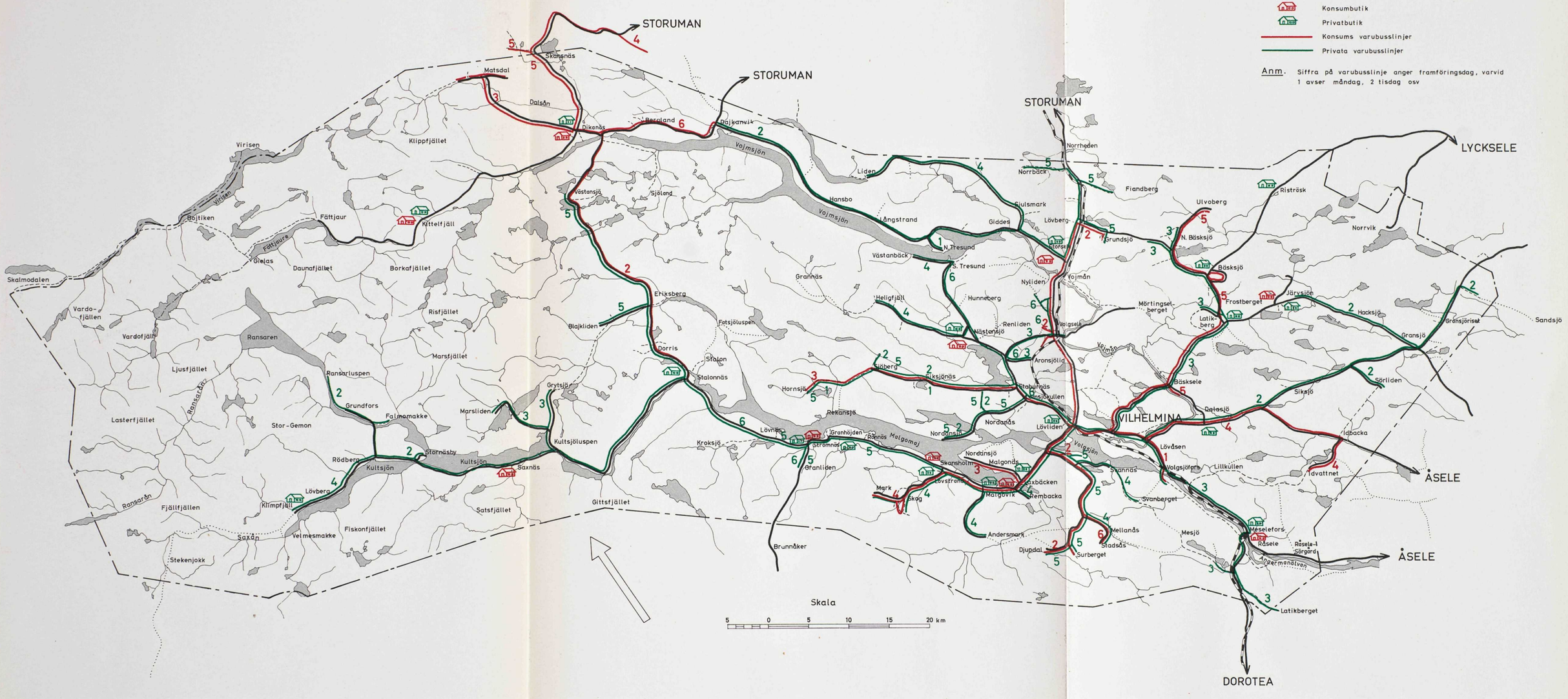


SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

VILHELMINA KOMMUN

VARUBUSSLINJER OCH LIVSMEDELSBUTIKER VÅREN 1968

BILAGA 5

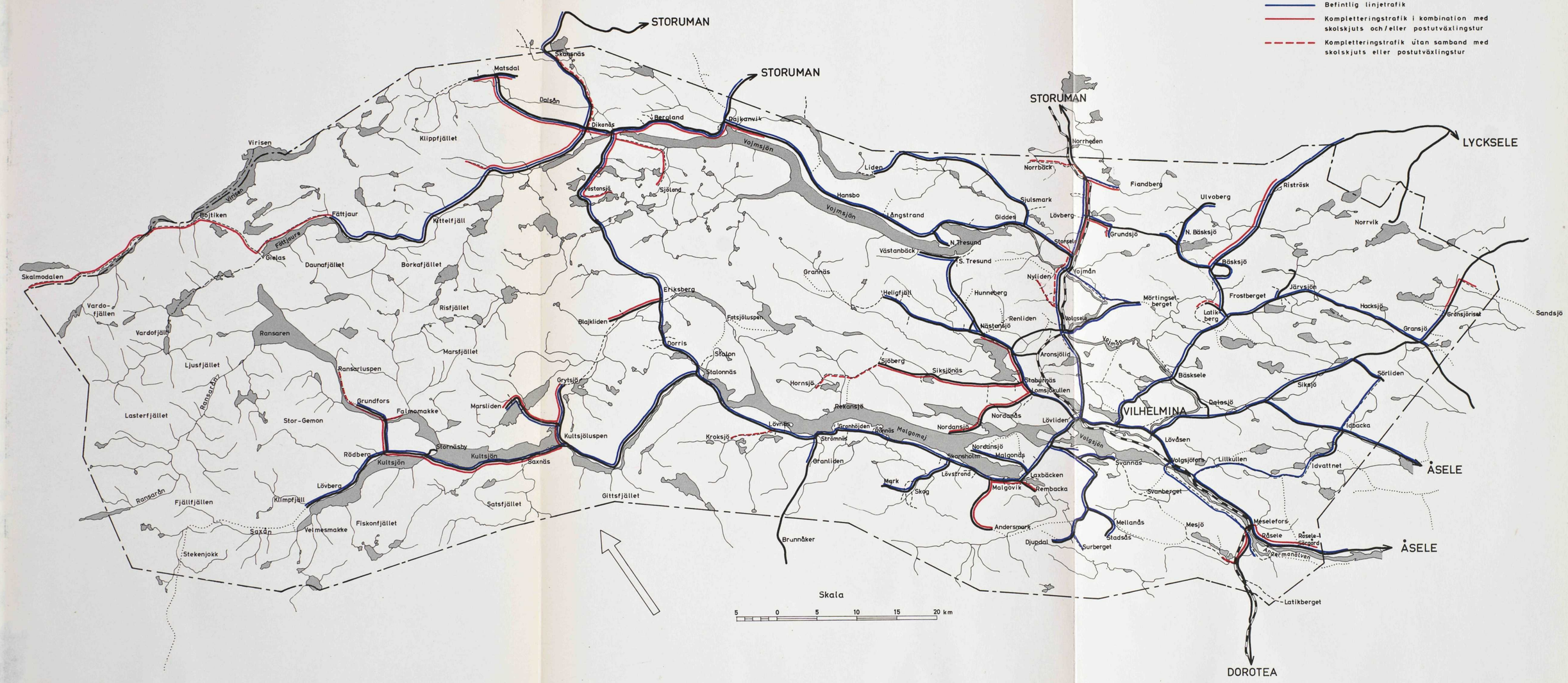


SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

VILHELMINA KOMMUN

FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE KOLLEKTIV TRAFIK

BILAGA 6



SVENSKA REPRODUKTIONS AB 1968

7 kronor

KUNGL. BIBL.
- 4 DEC 1968
STOCKHOLM