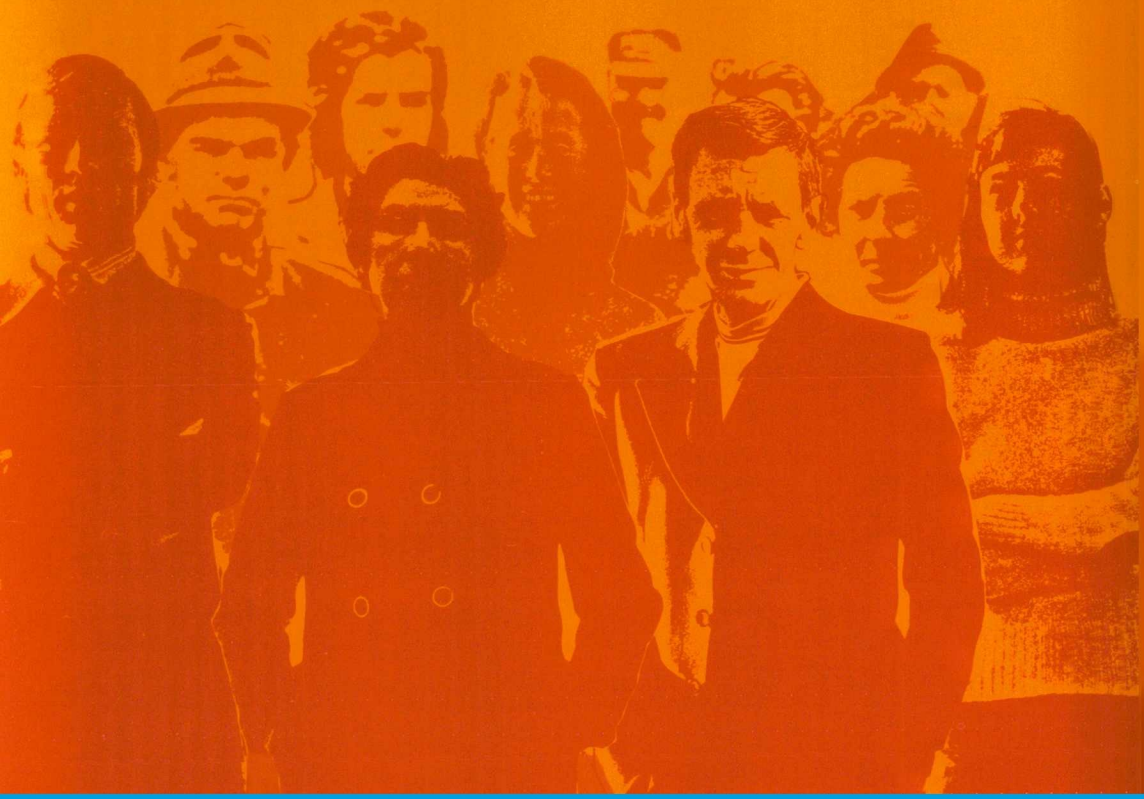
Resor till arbetet

Försök med
utbyggd kollektivtrafik för arbetsresor i Lindesbergsregionen



Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

pport till sysselsättningsutredningen

SOU 1978:57

Resor till arbetet

Försök med
utbyggd kollektivtrafik för arbetsresor i Lindesbergsregionen

pport till sysselsättningsutredningen

SOU 1978:57

255
58

Statens offentliga utredningar
1978:57
Arbetsmarknadsdepartementet

Resor till arbetet

Försök med utbyggd kollektivtrafik för arbetsresor i Lindesbergsregionen

Rapport till sysselsättningsutredningen

Stockholm 1978

Omslag Håkan Lindström
Jernström Offsettryck

ISBN 91-38-04399-8
ISSN 0375-250X
Gotab Stockholm 1978

FÖRORD

För att få underlag för överväganden och förslag i sysselsättningsutredningens betänkande har utredningen tagit initiativ till ett stort antal forsknings- och försöksverksamhetsprojekt. Utvärderingen av dessa projekt har i huvudsak lagts på olika från utredningen fristående institutioner, projektgrupper och forskare. De har fått till uppgift att lämna rapporter till utredningen.

I utredningens direktiv betonas att vi ska arbeta med stor öppenhet. Ett sätt att uppfylla detta mål är att offentliggöra de rapporter som utredningen beställt så snart de är färdiga och innan utredningen har diskuterat och dragit slutsatser av dem. Tidigare publicerade rapporter finns förtecknade på omslagets sista sida.

Betydelsen av en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik för arbetsresor har strukits under från flera håll under senare år. Sysselsättningsutredningen konstaterar i sitt delbetänkande "Arbete åt alla", SOU 1975:90, att bättre resmöjligheter är nödvändiga för att kunna öka sysselsättningen och också för att förbättra den enskildes valmöjligheter och trygghet på arbetsmarknaden. För detta krävs, sägs i betänkandet, en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik anpassad för arbetsresor. Bostäderna och arbetsplatserna måste också, sägs vidare, förläggas på ett sätt så att en god trafikförsörjning kan åstadkommas dem emellan.

Utredningen har på detta område ansett det angeläget med ett fortsatt utredningsarbete. Detta har skett i form av en koncentrerad studie och en praktisk försöksverksamhet inom ett begränsat geografiskt område. Försöksverksamheten har varit för-

lagd till Lindesbergs kommun i Örebro län med angränsande delar av Ljusnarsberg och Nora kommuner. Ett tungt vägande skäl för valet av Örebro län som försöksområde har varit att man där har ett länsbussbolag som driver en betydande del av länets kollektivtrafik och att man var ett av de första länen i landet med gemensamt periodkort för busstrafiken inom länet.

I arbetet med försöksverksamheten har deltagit representanter för sysselsättningsutredningen, kommunikationsdepartementet, landstingsförbundet, AMS, jämställdhetskommittén, länsstyrelsen och länsarbetsnämnden, landstinget och det kommun- och landstingsägda länsbussbolaget i Örebro län, Lindesbergs kommun samt arbetsförmedlingen, LO-sektionen och Volvo Bergslagsverken i Lindesberg. Representanterna har bildat två arbetsgrupper - en central och en regional grupp - som fungerat som referensgrupper. Sekretariatsarbetet har i huvudsak varit förlagt till länsbussbolagets kontor i Örebro. Försöksverksamheten har bestått av två delar, dels en materialinsamlande och utredande del, dels genomförande av praktiska trafikförsök.

Detta är en rapport till utredningen över de resultat och erfarenheter som kommit fram i försöksverksamheten. Rapporten har utarbetats inom försöksverksamhetens projektsekretariat som också står för de slutsatser och förslag som framförs i rapporten. Materialet kommer att bilda underlag för sysselsättningsutredningens överväganden och ställningstaganden beträffande åtgärder för att underlätta resandet till och från arbetet. Sysselsättningsutredningen har inte tagit ställning till innehållet i denna eller andra rapporter på annat sätt än att innehållet bedömts vara av intresse för den allmänna debatten om sysselsättningsfrågorna.

Stockholm i augusti 1978

Lars Sandberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 7

1 Allmänt om försöksverksamheten 13

2 Försöksregionen 19

3 De arbetssökande och övriga ej förvärvsarbetande 25

4 De förvärvsarbetande och deras resor till och från arbetet 35

5 Skolans arbetstider och elevernas resande till och från skolan 47

6 Kollektivtrafiken i försöksregionen 55

7 Bilinnehavet i Lindesbergs kommun 65

8 Möjligheterna att förbättra resmöjligheterna till och från arbetet 71

Projektsekretariat och deltagare i central och regional arbetsgrupp 108

SAMMANFATTNING

Många människor - främst kvinnor - står utanför arbetslivet bl a därför att de saknar resmöjligheter till och från arbetet. Detta är särskilt uttalat i glesbygden och på mindre orter. Kollektivtrafiken är där dåligt utbyggd och de turer som går är ofta inte anpassade till de tider som är aktuella för arbetsresor. Då dessutom många kvinnor i dessa områden inte har tillgång till bil blir svårigheterna att ta sig till arbetsplatser så stora att många avstår från att söka arbete. Enkäter som gjorts visar att hälften av alla ej förvärvsarbetande kvinnor i yrkesverksam ålder saknar tillgång till bil för arbetsresor. En tredjedel av de kvinnor som aktivt söker arbete vid arbetsförmedlingen i Lindesberg uppger att de skulle ha problem att ta sig till ett arbete.

SVÅRIGHETER OCH MÖJLIGHETER

Försöket i Lindesberg visar på de svårigheter som föreligger i flertalet mindre orter utanför storstäderna när det gäller att skapa en transportapparat som också fungerar för resor till och från arbetet. Men försöket visar också att det finns möjligheter att ordna en sådan trafik i en kommun som t ex Lindesberg.

FÖRSÖK MED UTBYGGD BUSSTRAFIK FÖR ARBETSRESOR

Det landstings- och kommunägda länsbussbolaget i Örebro län har i Lindesberg som ett led i trafikförsöket inrättat ett antal bussturer anpassade just för arbetsresor. De nya turerna har lagts på tider när flertalet anställda börjar och slutar arbetet. Turerna har väckt bra gensvar och beläggningen har enligt länsbussbolaget varit god. Mer än 85 procent av resenärerna uppger i en enkät att de utnyttjar bussarna regelbundet till och från arbetet. Nära 70 procent av de åkande är kvinnor.

OUTNYTTJAD KAPACITET FINNS

Den utökade trafiken i Lindesberg har kunnat ske inom ramen för den befintliga fordonsparken vilket har hållit nere kostnaderna jämfört med om man skulle ha ökat ut bussbeståndet. Det finns en outnyttjad kapacitet före och efter toppbelastningarna på morgnar och eftermiddagar då barnen skall till och från skolan. Detta utrymme kan bl a utnyttjas för fler turer för arbetsresor.

KOSTNADER OCH INTÄKTER AV EN UTBYGGD TRAFIK

Kollektivtrafik för arbetsresor drar liksom annan kollektivtrafik betydande kostnader, men ger också stat och kommun ökade intäkter, direkt och indirekt. De överslagsberäkningar som har gjorts för den utbyggda trafiken i Lindesberg visar att ungefär 10 procent av kostnaderna täcks av ökade biljettinkomster. Därutöver tillkommer ökade skatteinkomster bl a genom minskade skatteavdrag för arbetsresor. Mer än hälften av dessa ökade skatteinkomster faller på staten. Det kan därför vara rimligt att staten genom statsbidrag understödjer en utbyggd busstrafik inriktad på arbetsresor. Detta förutsätter en utökning av antalet statsbidragsberättigade turer som idag uppgår till tre dubbelturer per dag.

NYA TYPER AV TRAFIKLÖSNINGAR

Trafikförsöket visar att det knappast är möjligt att med konventionell kollektivtrafik nå ut till alla delar av en kommun. För detta krävs andra typer av trafiklösningar.

- Ett s k sambussystem skulle kunna vara en sådan lösning där minibussar körs av de förvärvsarbetande själva. Bussar som när de inte används för arbetsresor utnyttjas för andra typer av körningar. Uppläggningen av verksamheten kan sannolikt skifta mellan olika typer av arbetsplatser och orter. Man bör här pröva sig fram med ett antal praktiska försök. Ett sådant försök med sambuss planeras vid lasarettet i Lindesberg i samarbete mellan sysselsättningsutredningen, kommunikationsdepartementet, länsbussbolaget och landstinget i Örebro län

samt arbetsförmedlingen i Lindesberg.

- Samåkning i privatbilar är redan idag vanligt förekommande. Det bör finnas möjligheter till en mer organiserad samåkning där t ex arbetsförmedlingen kan spela en roll som förbindelselänk. Försök med sådan verksamhet förbereds inom AMS.

- Mindre bussar har också framförts som en lösning på turer och linjer med litet trafikunderlag. Sådana bussar är billigare i inköp och har också en något lägre kilometerkostnad. Problemet är att dessa bussar inte räcker till under trafiktopparna på morgnar och eftermiddagar. Sammantaget blir därför en mindre buss inte ekonomiskt fördelaktigare än den normalstora bussen, snarare tvärtom.

- Kompletteringstrafik med taxi även för arbetsresor är något som diskuterats. Kostnaden per resenär skulle emellertid bli mycket hög. Trafikformen kan i vissa fall kanske vara enda alternativet, men är knappast någon allmän lösning för glesbygdsboendes arbetsresor.

TRAFIK OCH BEBYGGELSEPLANERING

Försöksverksamheten i Lindesberg visar att det krävs anpassningar också på andra områden än på trafiksidan. Det gäller bl a bebyggelsens lokalisering. Trafikförsöket visar på de begränsade möjligheter som finns till en bättre kollektivtrafik i glesbygden. Ny bebyggelse och nya arbetsplatsområden bör läggas på ett sådant sätt att resandet till och från arbetet underlättas och så att det går att ordna en fungerande kollektivtrafik för arbetsresor. Huvudmännen för den lokala och regionala trafiken i länen liksom arbetsmarknadsmyndigheter och de fackliga organisationerna bör som remissorgan eller på annat sätt ges möjlighet att lägga synpunkter på den fysiska planeringen.

ARBETSTIDERNAS FÖRLÄGGNING

En stor spridning i arbetstidernas förläggning kan idag konstateras mellan och inom olika företag. Även mycket små förändringar

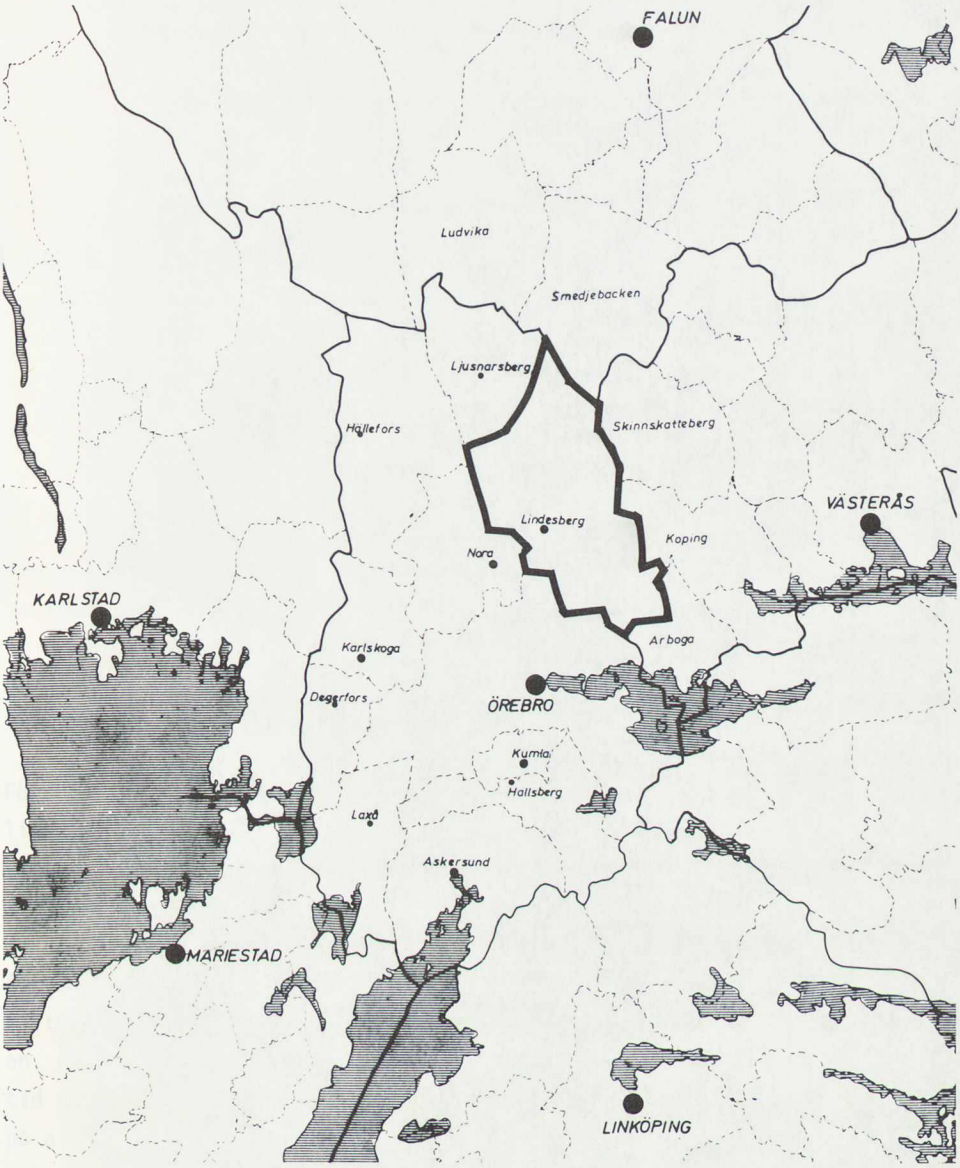
kan göra det möjligt för många fler att utnyttja den kollektivtrafik som erbjuds på morgnar och eftermiddagar. En anpassning bör också ske mellan de förvärvsarbetandes arbetstider och skolans arbetstider så att toppbelastningen inte ligger på samma tider.

Ett samarbete bör i dessa frågor etableras mellan huvudmannen för den regionala och lokala kollektivtrafiken i länet, kommunerna, arbetsmarknadsmyndigheterna, skolmyndigheterna, företagen samt de fackliga organisationerna. Detta bör ingå som en del i den rullande trafikplaneringen i länen.

EKONOMISKA ASPEKTER

I anslutning till trafikförsöket i Lindesberg har också de ekonomiska aspekterna på ökade trafikinsatser för arbetsresor diskuterats. Det är i detta sammanhang viktigt att man också väger in ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt. Man får inte bara se till de kostnader som en utökad kollektivtrafik för med sig utan också till de intäkter samhället har av en ökad sysselsättning och av en övergång från individuellt åkande till kollektivákande.

Man måste emellertid också se på hur olika färdmedel slår privatekonomiskt för den enskilde resenären. Priset på transporten är endast en faktor när det gäller valet av transportmedel, men det är en viktig faktor i sammanhanget. Man måste vid kostnadsjämförelser mellan olika färdmedel beakta både de direkta utgifterna för den enskilde och vad nettokostnaden blir efter skatteavdrag. Nuvarande skatteavdragsregler för resor till arbetet kan i vissa avseenden vara ett hinder för kollektiva trafiklösningar för arbetsresor. En allmän översyn av avdragsreglerna för resekostnader bör ske.


FALUN
Ludvika
Smedjebacken
Ljusnarsberg
Hällefors
Skinnskatteberg
VÄSTERÅS
Lindesberg
Köping
Nora
KARLSTAD
Arboga
Karlskoga
Degerfors
ÖREBRO
Kumla
Hallsberg
Laxå
Askersund
MARIESTAD
LINKÖPING

1 ALLMÄNT OM FÖRSÖKSVERKSAMHETEN

- o Trafikförsöket i Lindesberg har syftat till att ge underlag för en diskussion om möjligheterna att förbättra kollektivtrafiken för arbetsresor.
- o Försöket har också syftat till att belysa behovet av anpassningar på andra områden för att åstadkomma en god trafikförsörjning - arbetstider, bebyggelseplanering m m.
- o Vidare hur man från arbetsförmedlingens sida skulle kunna hantera de arbetssökandes problem vad gäller resandet till och från arbetet.

FÖRSÖKETS SYFTE

Försöksverksamheten har i första hand syftat till att se på möjligheterna att genom en förbättrad kollektivtrafik göra det möjligt för människor som idag står utanför arbetsmarknaden att börja förvärvsarbeta. Det gäller dem som anmält sig som arbetssökande på arbetsförmedlingen, men också dem som skulle vilja börja förvärvsarbeta men som med hänsyn till förhållandena på kollektivtrafikens område inte ansett det lönt att gå till förmedlingen. En utbyggd och förbättrad trafikförsörjning skulle emellertid också innebära bättre resstandard för dem som redan är ute på arbetsmarknaden. De skulle få kortare restider, prisbilligare och trafiksäkrare resealternativ m m. Bättre resmöjligheter skulle allmänt vidga arbetsmarknaden för den enskilde på det sättet att flera arbetsplatser skulle kunna nås inom rimliga restider från bostaden.

Inom trafikförsöket har också diskuterats behovet av anpassning på andra områden för att åstadkomma en god trafikförsörjning, bl a när det gäller arbetstider och bebyggelseplaneringen. En annan viktig punkt har vidare varit att ge underlag för överväganden

om hur man i det löpande arbetsförmedlingsarbetet kan hantera problem som rör resandet till och från arbetet - kontakt med trafikföretag, kommuner, företag etc.

ARBETSSÖKANDES RESPROBLEM

Ett första steg i arbetet bestod i att få en bild av de arbetssökandes olika förvärvshinder, särskilt då sådana som är förknippade med begränsade resmöjligheter. Här har vi fått hjälp av den lokala arbetsförmedlingen i Lindesberg, som i samband med de arbetssökandes besök vid förmedlingen ställt frågor om deras eventuella förvärvshinder. Erfarenheten säger att det sällan är ett enda problem som ligger i vägen för att man ska kunna ta ett arbete. Även om vi i första hand var intresserade av att få fram uppgifter om ressvårigheter, ville vi därför också ha en mer allmän bild av de arbetssökandes situation. Det här är uppgifter som man till betydande del tar in i det löpande förmedlingsarbetet. Vår ambition var därför snarast att få uppgifterna mer systematiskt nedtecknade. För detta ändamål gjordes en lista över frågor som man vid lokalkontoret i Lindesberg resonerade med de arbetssökande om.

Det finns människor som inte har anmält sig hos arbetsförmedlingen, men som kanske skulle vilja arbeta om t ex kommunikationerna ordnades. För att också nå dem annonserades i lokalpressen, där information lämnades om trafikförsöken och uppmanades personer som ansåg bristande resmöjligheter vara ett förvärvshinder att ta kontakt med arbetsförmedlingen.

Genomgången av de arbetssökandes resproblem visade sig både arbetskrävande och svår. Orsakerna till detta var flera. Lindesbergsregionen hade under 1977, liksom landet i övrigt, känningar av lågkonjunkturen. Behovet av arbetskraft var dämpat och i ett sådant läge är det den allmänna tillgången på arbete som i första hand utgör begränsning för människors möjlighet att komma ut på arbetsmarknaden. Sådant som bristande resmöjligheter upplevs inte som det stora problemet.

Även om perioden således inte har varit den bästa från trafikförsökssynpunkt, har samtalen med de arbetssökande klart givit vid handen att bristande resmöjligheter är ett vanligt förekommande förvärvshinder. Samtalen har också visat på komplexiteten i dessa resproblem. Det handlar ofta inte bara om att det ska finnas en trafikförbindelse vilken som helst till och från arbetet. På vägen dit måste man kanske lämna eller hämta barn på daghemmet. Öppethållandetiderna där måste passas. En annan viktig fråga i sammanhanget är arbetstidens längd och förläggning. Det är frågor som ligger utanför själva trafikplaneringen men som också måste lösas för att det ska bli möjligt för fler människor att ta de arbeten som erbjuds.

DE REDAN FÖRVÄRVSARBETANDES ARBETSRESOR

De redan förvärvsarbetandes arbetsresor har också studerats. Till en del finns detta i arbetsförmedlingens material eftersom man där också har med ombytessökande. Utöver detta besöktes ett antal större arbetsplatser, där trafikfrågorna diskuterades både med företagsledningen och arbetstagarsidan. Genomgående har man vid dessa överläggningar varit mycket intresserad av de frågor som trafikförsöket behandlar. För det stora flertalet anställda är, menar man, resandet till och från arbetet ordnat på ett tillfredsställande sätt, men man vet också att det finns de som har det besvärligt. Särskilt gäller detta dem som inte har tillgång till egen bil.

En fråga som diskuterades vid företagsbesök var samåkning i privatbilar. Att samåkning är vanligt förekommande är känt från andra undersökningar, och detta bekräftades också vid våra samtal med de lokala arbetstagarorganisationerna på dessa arbetsplatser. Vid några av de största arbetsställena kartlade man för vår räkning hur de anställda tog sig till och från arbetet.

ARBETSTIDERNA

En punkt som ingående diskuterades vid dessa arbetsplatsbesök var frågan om arbetstidernas förläggning. En särskild enkät tillställdes de större arbetsställen som inte hann besökas med begä-

ran om uppgifter vid vilka tidpunkter de anställda började respektive slutade under dygnets olika timmar. Resultaten visar på en mycket omfattande spridning av när man börjar och slutar arbetet. En bättre samordning av arbetstiderna skulle i en region som Lindesberg göra det möjligt för fler att utnyttja kollektivtrafiken för arbetsresor. Även skolans arbetstider är av stort intresse för trafikplaneringen och behandlas i ett särskilt avsnitt.

BESKRIVNING AV DEN BEFINTLIGA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Parallellt med arbetet på arbetsförmedlingen med att få en bild av de arbetssökandes resproblem, gjorde man inom länsbussbolaget en genomgång av den befintliga kollektivtrafiken inom området och möjligheterna att utnyttja denna för arbetsresor. Möjligheterna att göra vissa omläggningar och kompletteringar med hänsyn till de önskemål och krav som kunde komma fram vid kartläggningen av de arbetssökandes resproblem studerades också.

KARTLÄGGNING AV BILINNEHAVET

Som ett komplement till beskrivningen av den befintliga kollektivtrafiken som redovisas i kapitel 6, har också gjorts en kartläggning av bilinnehavet i Lindesbergs kommun. De största problemen att ta sig till och från arbetet har de som inte har tillgång till egen bil inom hushållet. Det kan därför vara intressant att se hur många samt vilken typ av hushåll som saknar bil och hur dessa fördelar sig på olika delar av kommunen. Det blir allt vanligare att båda makarna i en familj förvärvsarbetar. Här uppstår problem eftersom flertalet hushåll har endast en bil.

PRAKTISKA TRAFIKFÖRSÖK

Huvuddelen av de arbetsmoment som här redovisats var avslutade före sommaren 1977. Därmed var grunden lagd för nästa steg i försöksverksamheten - planeringen av de praktiska trafikförsöken. Inom länsbussbolaget hade man som tidigare nämnts, under våren gått igenom trafiken i Lindesbergsregionen. Man hade också sett på det tillgängliga kapacitetsutrymmet för förbättringar av trafiken när det gäller arbetsresor.

Genomgångarna med de arbetssökande och diskussionerna vid de större arbetsplatserna inom kommunen visade på önskemål om förbättringar på en rad punkter. Några möjligheter att tillgodose alla de krav som framförts på förbättrade resmöjligheter fanns naturligtvis inte. Arbetet fick inriktas på att göra förbättringar på linjessträckningar och tider som kunde tillgodose en något större grupp människors önskemål. Detta gällde bl a resorna in till Lindesbergs centralort på morgnarna så att de kunde passa till de vanligast förekommande arbetstiderna och sedan likadant hem igen på eftermiddagen.

Sammantaget inrättades hösten 1977 sex nya bussturer inom länsbussbolagets linjetrafik inriktade på arbetsresor. Dessutom förlängdes några befintliga turer för att täcka in ytterligare orter. Dessa praktiska försök har nu pågått snart ett år och redovisas i kapitel 8.

2 FÖRSÖKSREGIONEN

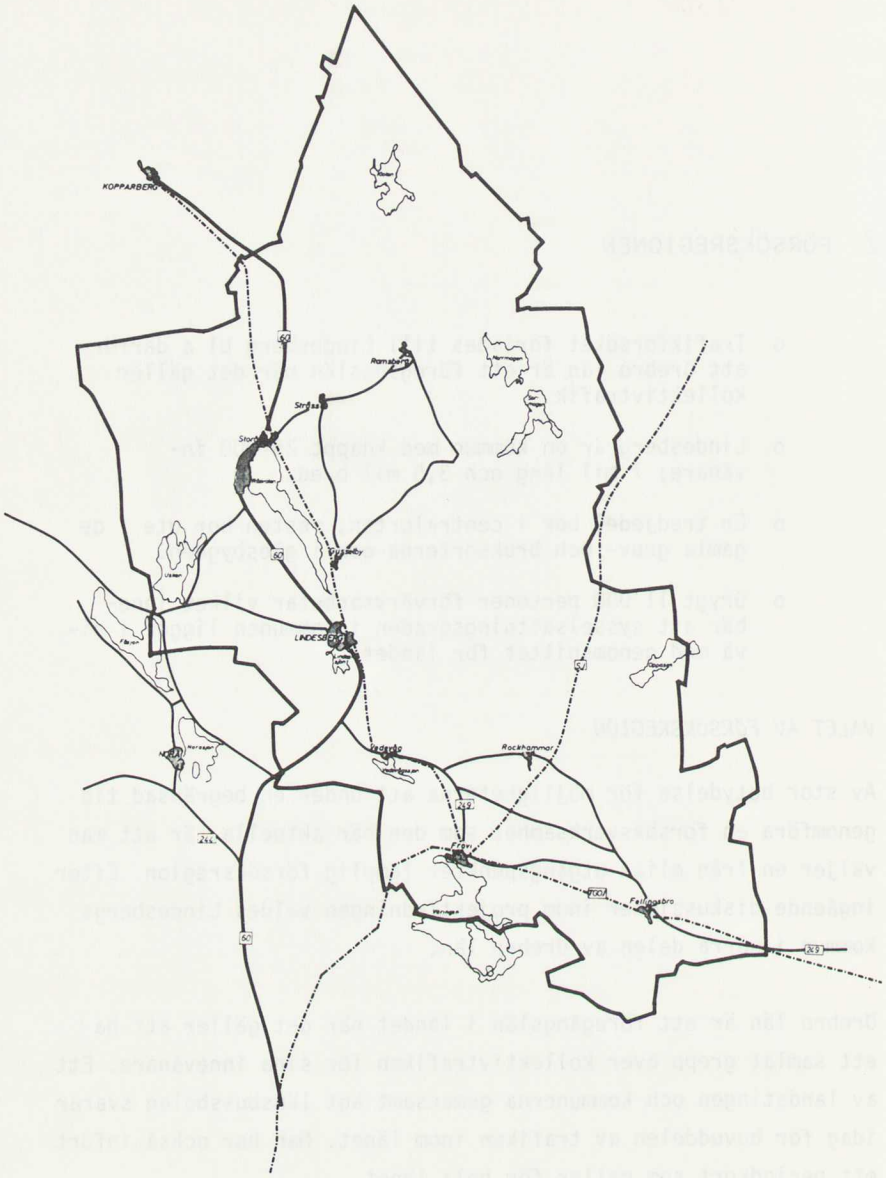
- Trafikförsöket förlades till Lindesberg bl a därför att Örebro län är ett föregångslän när det gäller kollektivtrafik.
- Lindesberg är en kommun med knappt 25 000 invånare; 7 mil lång och 3,5 mil bred.
- En tredjedel bor i centralorten, resten bor ute i de gamla gruv- och bruksorterna och i glesbygden.
- Drygt 11 000 personer förvärvsarbetar vilket innebär att sysselsättningsgraden i kommunen ligger i nivå med genomsnittet för landet.

VALET AV FÖRSÖKSREGION

Av stor betydelse för möjligheterna att under en begränsad tid genomföra en försöksverksamhet som den här aktuella, är att man väljer en från olika utgångspunkter lämplig försöksregion. Efter ingående diskussioner inom projektledningen valdes Lindesbergs kommun i norra delen av Örebro län.

Örebro län är ett föregångslän i landet när det gäller att ha ett samlat grepp över kollektivtrafiken för sina innevånare. Ett av landstingen och kommunerna gemensamt ägt länsbussbolag svarar idag för huvuddelen av trafiken inom länet. Man har också infört ett periodkort som gäller för hela länet.

När försöksverksamheten startades i början av år 1977, var länsbussbolagets verksamhet under uppbyggnad - det är den fortfarande. Den bästa linjetäckningen hade man vid denna tidpunkt i länets nordöstra del. Det var mot den bakgrunden naturligt att välja denna del av länet som försöksområde med tyngdpunkten då lagd på Lindesbergs kommun.



Försöksregionen.

EN MEDELSTOR KOMMUN

Lindesberg är en medelstor kommun med ca 24 700 innevånare, 7 mil lång och 3,5 mil bred. Från centralorten är det drygt 4 mil in till Örebro.

Ingen kommun är den andra lika i alla avseenden. Situationen i Lindesbergs kommun torde dock i stort spegla de förutsättningar som råder i stora delar av landet när det gäller förhållandena på arbetsmarknaden och resandet mellan arbete och bostad.

Kommunen inrymmer förutom centralorten Lindesberg med sina drygt 8 000 invånare ytterligare åtta tätorter och däremellan betydande glesbygdsområden. Nuvarande Lindesbergs kommun har bildats genom sammanslagning av fem mindre kommuner. Invånarantalet uppgår som nämnts till drygt 24 700 invånare och detta är ungefär samma antal som man hade år 1950. Under åren däremellan har folkmängden gått upp och ner. År 1960 var man uppe i 25 500 för att år 1970 vara nere på drygt 24 000. Därefter har alltså folkmängden ökat igen. Detta sedan Volvo etablerat en anläggning i kommunen. Åldersfördelningen bland kommunens invånare är i stort densamma som för riket.

DRYGT 11 000 FÖRVÄRVSARBETANDE

Av kommunens totalt 24 700 invånare förvärvsarbetar 11 200 personer (folk- och bostadsräkningen 1975). Sysselsättningsgraden, d v s andelen förvärvsarbetande mellan 16 och 64 år av befolkningen, ligger för män och kvinnor sammantaget på 68 %. Detta är på procenten samma sysselsättningsgrad som genomsnittet för landet. Ser man på män och kvinnor var för sig ligger man något under riksgenomsnittet bland kvinnorna och något över bland männen.

Ungefär 40 % av de sysselsatta arbetar inom servicesektorn, varav 25 % inom offentlig förvaltning och tjänster. Industrin svarar för 45 %, jord- och skogsbruket för 10 % och byggnadsverksamheten för något mer än 5 % av de sysselsatta.

NÄSTAN HÄLFTEN AV ARBETSTILLFÄLLENA LIGGER I CENTRALORTEN

Drygt 45 % av arbetstillfällena ligger i centralorten med sina 35 % av befolkningen. Kommunens övriga tätorter har 40 % av arbetstillfällena och detta är lika med deras andel av folkmängden. Den rena glesbygden med sina 25 % av befolkningen har 15 % av arbetstillfällena i kommunen. Jämför man på detta sätt antal arbetstillfällen och antal boende förvärvsarbetande i olika delar av kommunen, finner man som väntat att centralorten har en betydande inpendling.

ALLT FLER PENDLARE

Pendlingen har ökat med mer än 25 % sedan år 1970. Med pendling avses här arbetsresor där arbetsplatsen ligger utanför den egna bostadsorten. Pendlingsutbytet med kringliggande kommuner har också det ökat de senaste åren. Utpendlingen från Lindesbergs kommun ligger på ungefär 1 200 personer, medan inpendlingen uppgår till drygt 900, vilket innebär ett utpendlingsnetto på något under 300 personer.

SVÅRT ATT ORDNA KOLLEKTIVTRAFIK MELLAN SMÅORTER

Lindesberg är en bergslagskommun och detta sätter sin prägel på kommunen när det gäller befolkningens och sysselsättningens geografiska fördelning. Flera av tätorterna är uppbyggda kring gamla gruvor och järnbruk. Skogsindustrin är representerad med anläggningar i flera tätorter. Detta gör att ett betydande antal arbetstillfällen finns även utanför centralorten - ute på de gamla bruksorterna. Dessa orter har långt fram i tiden levt sitt eget liv och gör så i betydande utsträckning även idag. Detta förhållande påverkar också förutsättningarna för och behovet av kollektivtrafik för service och arbetsresor inom kommunen.

För dem som bor och arbetar på samma ort är det inga större problem. Svårare är det för dem som måste pendla. Att erbjuda kollektiva trafikförbindelser för arbetsresor mellan alla dessa småorter är självfallet mycket svårt, för att inte säga omöjligt när man ser på trafikunderlaget. Det finns för en del tätorter knappt underlag för dagliga förbindelser med Lindesbergs central-

ort vid de tider flertalet börjar och slutar sina arbeten.

Problembilden förstärks ytterligare om man ser på sammansättningen på de arbeten som finns i de enskilda orterna. Huvuddelen av arbetstillfällena utanför centralorten ligger inom tillverkningsindustrin och en betydande del inom den tunga industrin. Detta gör att kvinnorna ute i dessa mindre orter har svårt att finna arbeten inom de yrken som de traditionellt väljer. Männen däremot har förhållandevis lätt att finna arbeten ute i dessa tätorter. Detta inrymmer en hel del problem. Kvinnorna är allmänt sett mindre benägna att pendla än männen. En orsak till detta är säkert att de i de flesta familjer fortfarande svarar för merparten i hemarbetet. Vidare är det så att många kvinnor inte har tillgång till bil för arbetsresor. Därtill kommer att många kvinnor arbetar deltid, vilket kan göra att man drar sig för långa restider i förhållande till den tid man har betalt för.

INFLYTTNING TILL CENTRALORTEN FÖR ATT KVINNAN SKALL SLIPPA PENDLA

Något som man i Lindesbergs kommun noterat under senare år är en ökad inflyttning till centralorten av familjer där mannen sedan tidigare har ett arbete ute i någon av de äldre bruksorterna,men där kvinnan nu vill börja arbeta och då inom den växande service- och tjänstesektorn inne i centralorten. Familjen flyttar så att kvinnan skall slippa att pendla, medan mannen nu börjar pendla till arbetet på den ort de lämnade.

BOSTADSBYGGANDET I KOMMUNEN

När det gäller bebyggelsemönstret och befolkningsfördelningen inom kommunen, kan det också vara intressant att se något på bostadsbyggandet, dels hur det har varit under de senaste åren, dels vad bostadsbyggnadsprogrammen säger om framtiden. Först kan konstateras att ganska precis hälften av de totalt 10 400 lägenheter i flerfamiljshus och småhus som finns i kommunen är byggda efter år 1950 (folk- och bostadsräkningen 1975). Bostadsbyggandet har legat på ungefär 1 000 lägenheter per femårsperiod under de senaste årtiondena. Drygt 40 % av lägenheterna har byggts i centralorten och det är en andel som ökat under det senaste årtiondet. Under perioden 1971 - 1975 föll 70 % på centralorten.

Mellan 5 och 10 % av bostäderna har under de senaste årtiondena byggts i den rena glesbygden. Efter att ha legat på en mycket låg nivå i slutet av 1960-talet har nu byggandet i glesbygden ökat igen.

I kommunens bostadsbyggnadsprogram för den närmaste femårsperioden räknar man med en dämpning i bostadsbyggandet jämfört med under 1970-talets första hälft. Detta är en allmän tendens i hela landet. Programmet innebär emellertid också att en mindre andel av nyproduktionen kommer att falla på centralorten jämfört med under det senaste årtiondet. Frågan om bebyggelseplanering och dess betydelse för sysselsättningen och trafikförsörjning tas också upp i kapitel 8.

3 DE ARBETSSÖKANDE OCH ÖVRIGA EJ FÖRVÄRVSARBETANDE

- I april 1977 fanns drygt 600 aktivt arbetssökande vid arbetsförmedlingen i Lindesberg. Mer än hälften av dessa saknade arbete och ville börja arbeta inom en vecka.
- Dessutom finns ett betydande antal personer - främst kvinnor - som kan antas vilja börja förvärvsarbeta, åtminstone på sikt, men som inte anmäler sig på arbetsförmedlingen. Några räkneexempel redovisas.
- Största undersysselsättningen i glesbygden och i de mindre tätorterna.
- Bristande resmöjligheter är det vanligaste förvärvshindret. Var fjärde arbetssökande har problem att ta sig till ett eventuellt arbete; var femte man och var tredje kvinna.
- Mer än hälften av de arbetssökande saknar tillgång till egen bil för arbetsresor.

I sysselsättningsutredningens delbetänkande "Arbete åt alla", SOU 1975:90, slogs fast att de grundläggande förutsättningarna för en fortsatt ökning av sysselsättningen föreligger.

- Många fler kan och vill arbeta bara de ges möjlighet därtill.
- Och det finns arbetsuppgifter för dessa, angelägna sådana.

Detta är något som också gäller en kommun som Lindesberg. Som vi tidigare konstaterat ligger sysselsättningsgraden där i nivå med riksgenomsnittet, detta om man ser till män och kvinnor sammantaget. Men riksgenomsnittet är inte någon övre gräns för hur många som i en framtid kan förväntas vilja gå ut på arbetsmarknaden. Många kommuner ligger redan idag betydligt över genomsnittet för riket. Vad beträffar männen är Lindesberg en av dessa kommuner. Däremot ligger man under riksmedeltalet när det gäller kvinnornas sysselsättningsgrad.

NÅGRA RÄKNEEXEMPEL

I nämnda delbetänkande redovisades några räkneexempel för att belysa hur många fler som under vissa förutsättningar skulle kunna vara ute på arbetsmarknaden.

- Ett räkneexempel utgick från att man i landets alla kommuner skulle nå upp till samma sysselsättningsgrad som i de regioner där den var högst. För Lindesbergs del skulle detta inte innebära någon ökning bland männen eftersom man där redan ligger så högt. Annorlunda är det bland kvinnorna där man ligger långt under stockholmsregionens nivå, vilken är den högsta i landet. Samma sysselsättningsgrad i Lindesbergs kommun skulle betyda 680 eller 15 procent fler kvinnor ute i förvärvslivet.
- I sysselsättningsutredningens delbetänkande gjordes också ett räkneexempel med utgångspunkt från att kvinnorna skulle förvärvsarbeta i samma utsträckning som männen. För Lindesbergs del skulle detta innebära ytterligare 1 180 eller 25 procent fler kvinnor på arbetsmarknaden. Sammantaget skulle med detta sätt att räkna 1 860 fler personer förvärvsarbeta i Lindesbergs kommun - drygt 13 000 sysselsatta jämfört med dagens siffra på 11 200 sysselsatta, vilket motsvarar en ökning med 17 procent.

Det måste understrykas att dessa siffror är räkneexempel över hur många fler som skulle förvärvsarbeta i Lindesbergs kommun vid en fullständig utjämning av sysselsättningsgraden mellan olika delar av landet och mellan män och kvinnor. Det skall vidare betonas att siffrorna inte är något egentligt mått på hur många som i dagsläget skulle vilja gå ut på arbetsmarknaden.

Hur många som vid ett visst tillfälle vill ha förvärvsarbete är ytterst beroende på hur förhållandena på arbetsmarknaden är - tillgång på jobb, löner, anställningsförhållanden m m - och hur samhällsservicen är ordnad. För att nå målet "Arbete åt alla" kommer som utredningen konstaterade i delbetänkandet att krävas en kraftfull sysselsättningspolitik med insatser både vad gäller arbetskraften och arbetsuppgifterna. Bristande resmöjligheter är därvid ett av de hinder som måste undanröjas för att göra det

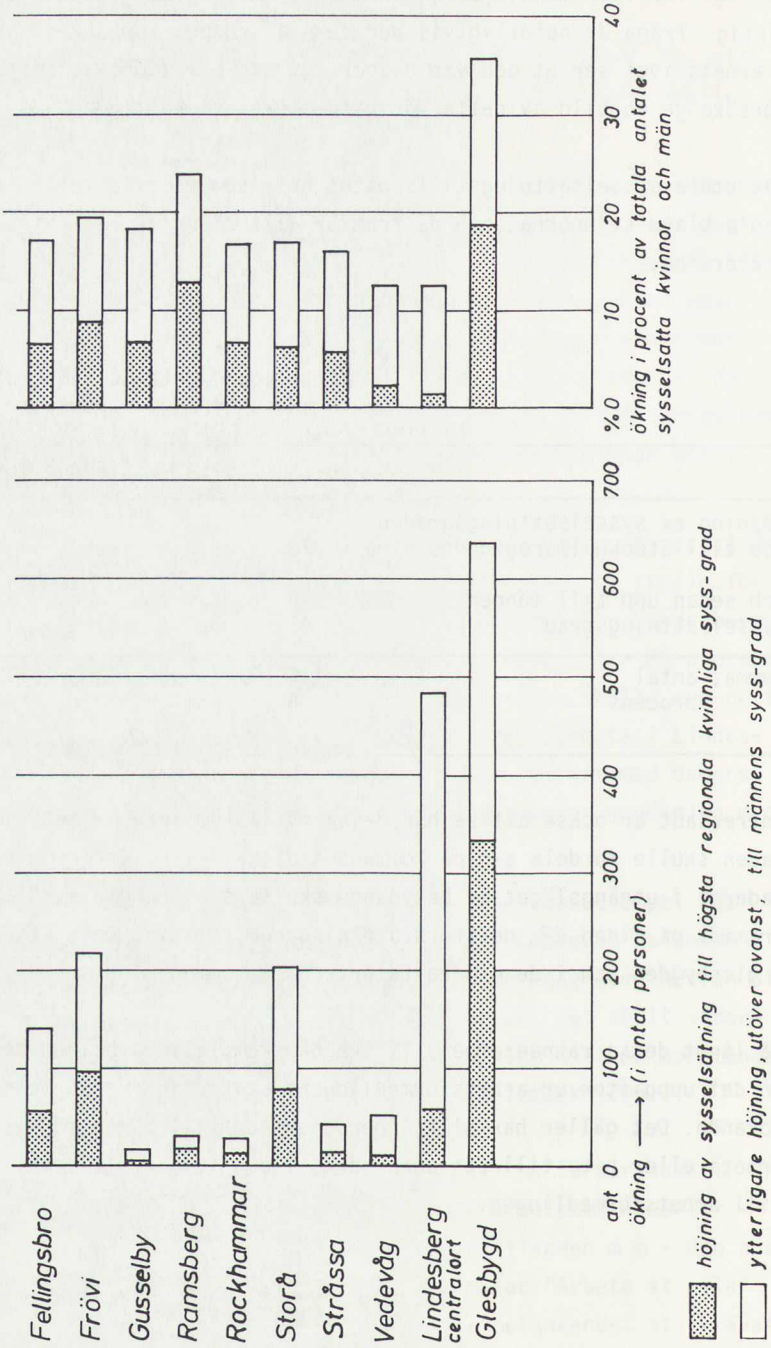
möjligt för fler människor att komma ut på arbetsmarknaden. En viktig fråga är naturligtvis hur de nya grupper som ska gå ut i arbetslivet ser ut och var de bor. Vi ska här med lite siffror försöka ge en bild av detta för Lindesbergs vidkommande.

Det stora sysselsättningstillskottet är - som vi alla vet - att vänta bland kvinnorna, och då framför allt bland dem en bit upp i åldrarna.

	Ytterligare antal kvinnor ut på arbetsmarknaden enligt räkneexemplen				
	16-24	25-54	55-64	Totalt	%
Höjning av sysselsättningsgraden upp till Stockholmsregionens nivå	70	315	295	680	35
och sedan upp till männens sysselsättningsgrad	45	820	315	1 180	65
Summa, antal	115	1 135	610	1 860	100
procent	6	61	33	100	

Intressant är också att se hur dessa nytillkommande på arbetsmarknaden skulle fördela sig på kommunens olika delar. Eftersom skillnaderna i utgångsläget är betydande skulle som framgår av diagrammet på sidan 28, de största ökningarna relativt sett ske ute i glesbygden och i de mindre tätorterna i kommunen.

Så långt dessa räkneexempel. Vi ska här komplettera bilden med en del uppgifter ur arbetsförmedlingens statistik över arbetssökande. Det gäller här alltså personer som vill börja förvärvsarbeta eller byta till ett annat arbete och som anmält detta till arbetsförmedlingen.



Räkneexempel över arbetskraftstillgång i tätorter och glesbygden i Lindesbergs kommun.

KARTLÄGGNING AV 600 ARBETSSÖKANDE

Inom trafikförsöket har gjorts en genomgång av de drygt 600 sökande som varit aktuella någon gång under en månad (april 1977) vid arbetsförmedlingen i Lindesberg. Drygt 50 % av dessa var utan arbete och intresserade av att börja arbeta inom en vecka. Resten fördelade sig på fyra ungefär lika stora grupper - vardera motsvarande ungefär 10 %. En sådan grupp var de som saknade arbete men som kunde tillträda först efter en tid. De andra grupperna omfattade personer i tillfälligt arbete, personer i beredskapsarbete samt de som hade fast arbete och som ville byta till ett annat.

Arbetssökande i Lindesberg, april 1977

	antal	procent
Utan arbete, intresserad att börja inom en vecka	342	55
Utan arbete, vill börja först senare	68	11
Har tillfälligt arbete	60	10
I beredskapsarbete	77	12
Har varaktigt arbete men önskar byta	79	13
Summa	626	101

Intressant är också att se på de arbetssökandes geografiska fördelning inom kommunen - här en tabell över var de arbetssökande bor. Av tabellen framgår att 40 % av de arbetssökande kommer från Lindesbergs centralort och ytterligare nästan 10 % från området runt omkring centralorten. Det betyder att fler arbetssökande kommer från kommunens centrala del än vad som motsvaras av dess andel av befolkningen. Detta trots att man där redan nu har en högre sysselsättningsnivå än i övriga delar av kommunen. För arbetskraftstillgångarna enligt vårt räkneexempel med en utjämning av sysselsättningsgraden är fördelningen en annan.

Den geografiska fördelningen. Procent

	Lindesbergs centralort	Övriga kommunen	Hela kommunen
De arbetssökande på arbetsförmedlingen	40	60	100
Arbetskraftstillgångarna enligt vårt räkneexempel	25	75	100
Jämför befolkningen	33	67	100

Så något om de arbetssökandes fördelning på kön och ålder. I Lindesberg var det denna månad ungefär lika många män som kvinnor. Åldersmässigt fördelar sig de sökande med ungefär en tredjedel vardera i åldersgrupperna 16-24 år, 25-54 år samt 55 år och däröver.

Åldersfördelningen. Procent

		16-24	25-54	55-64	totalt
De arbetssökande vid arbetsförmedlingen	män	24	38	38	100
	kvinnor	40	32	28	100
	SAMTLIGA	32	35	33	100
Arbetskraftstillgångarna enligt vårt räkneexempel	män	0	0	0	0
	kvinnor	6	61	33	100
	SAMTLIGA	6	61	33	100

Könsfördelningen. Procent

		16-24	25-54	55-64	totalt
De arbetssökande vid arbetsförmedlingen	män	35	58	61	53
	kvinnor	65	42	39	47
	SAMTLIGA	100	100	100	100
Arbetskraftstillgångarna enligt vårt räkneexempel	män	0	0	0	0
	kvinnor	100	100	100	100
	SAMTLIGA	100	100	100	100

KOMPLETTERANDE FRÅGOR OM FÖRVÄRVSHINDER

Under denna aprilmånad 1977 ställdes kompletterande frågor om de arbetssökandes eventuella förvärvshinder.

- Ungefär 10 % av de arbetssökande sade sig ha problem med *barntillsynen*. Detta gällde både bland männen och kvinnorna.

- *Bristande eller felaktig utbildning* uppgavs som förvärvshinder av 15 %. Andelen var densamma för båda könen.

- Nära 25 % uppgav att de skulle ha *problem med att ta sig till och från arbetet*. På denna punkt fanns en klar skillnad mellan män och kvinnor. Bland männen var det 20 % som uppgav bristande resmöjligheter som arbetshinder, medan andelen bland kvinnorna var 30 %.

- Andra typer av hinder redovisades av 20 % av de arbetssökande. Här kan nämnas sådant som vacklande hälsa, vård av anhörig m m.

Att på det sätt som här gjorts redovisa endast det viktigaste förvärvshindret för var och en av de arbetssökande ger inte någon fullständig bild av problemen. För många är det fråga om fler än ett hinder som måste undanröjas för att de ska kunna börja förvärvsarbeta. Vidare hänger olika förvärvshinder ofta samman med varandra. T ex kan det vara så att man på vägen till och från arbetet måste lämna sitt barn på daghemmet. Finns det då inte kommunikationer som gör detta möjligt blir både barntillsynen och kommunikationerna problem.

SÄRSKILDA INTERVJUER MED ETT HUNDRATAL PERSONER

Bilden av sammanflätade förvärvshinder framkom också vid de särskilda intervjuer som gjordes inom ramen för trafikförsöket med ett hundratal arbetssökande vid arbetsförmedlingen i Lindesberg. Några av de intervjuade var personer som kontaktat arbetsförmedlingen med anledning av den annonsering som gjordes om det pågående trafikförsöket.

När det gäller resandet till och från arbetet kunde en betydande del av de tillfrågade tänka sig samåkning och det fanns bland dessa också de som föredrog samåkning före andra resealternativ. Många ansåg att det vore bra om arbetsförmedlingen hjälpte till att förmedla samåkning. Frågan ställdes också om hur mycket man var beredd att betala för en samåkning till och från arbetet. Svaren varierade mellan 50 och 300 kr/månad, men det stora flertalet i intervallets nedre del.

Ett 40-tal av de totalt 100 intervjuade hade krav och synpunkter på kollektivtrafiken. Det visade sig emellertid mycket svårt att mer i detalj diskutera hur trafiken skulle behöva vara ordnad. För dem som anmäler sig till arbetsförmedlingen som arbetssökande är nog trafiken inte en punkt som man upplever som något större problem. Frågor om trafiken kan kännas lite teoretiska innan man vet att det finns något arbete att få, var detta i så fall ligger och vilka arbetstider det gäller. Synpunkterna blev därför ganska allmänt formulerade önskemål om kollektivtrafiken i kommunen. På frågan om hur mycket man var beredd att betala för sitt kollektivåkande varierade svaren mellan 50 och 100 kr/månad.

MER ÄN 85 % AV DE ARBETSSÖKANDE VILL HA HELTIDSARBETE

En annan intressant fråga från trafiksynpunkt är de arbetssökandes önskemål om arbetstidens längd och förläggning.

- Mer än 85 % av arbetssökande i Lindesberg sade sig vilja ha heltid, 8 timmar/dag.
- 10 % önskade 4 timmar/dag och
- 5 % ville ha 6 timmar/dag.

Det kan här vara intressant att se på hur dessa önskemål ser ut i skilda grupper av arbetssökande.

De arbetssökandes önskemål om arbetstid per dag. Procent

	4 tim	6 tim	8 tim	Summa
Män	3	4	93	100
Kvinnor	16	4	80	100
Samtliga	9	4	87	100

ÖVER 95 % VILL ARBETA DAGTID MÅNDAG TILL FREDAG

Det absoluta flertalet av de arbetssökande, över 95 %, ville arbeta vanlig dagtid måndag till fredag. Några procent ville även de arbeta dessa dagar men då inte dagtid. Någon procent önskade arbeta endast ett par dagar i veckan. Ingen av de mer än 600 arbetssökande hade önskemål om att jobba på lördagar och söndagar.

Arbetstidsfrågorna har i detta trafikförsök visat sig vara av största betydelse för möjligheterna att ordna kollektivtrafik för resandet till och från arbetet. Vi kommer därför tillbaka till dessa frågor längre fram i rapporten.

MER ÄN HÄLFTEN HAR INTE TILLGÅNG TILL BIL FÖR ARBETSRESOR

Ungefär 75 % av samtliga förvärvsarbetande utnyttjar trafikmedel av något slag till arbetet. Egen bil är det helt dominerande färdsättet bland de som redan är ute på arbetsmarknaden. I kommuner av Lindesbergs karaktär företas mellan 60 och 70 % av arbetsresorna i egen bil.

Bland de arbetssökande uppger dock över hälften att de inte har möjlighet att utnyttja egen bil för resor till ett arbete. Även om det finns bil i hushållet är denna i många fall redan upptagen vid de tider det här är frågan om.

Detta innebär att bilen knappast kan ta en lika stor andel av arbetsresorna bland de nytillkommande på arbetsmarknaden som bland dem som redan är där. Vi har inom trafikförsöket tagit fram en del uppgifter om bilinnehavet i Lindesbergsregionen. Dessa redovisas i kapitel 7.

Så långt om de arbetssökande och de personer som i övrigt står utanför arbetsmarknaden. I nästa kapitel skall vi se något på dem som redan är ute på arbetsmarknaden och på deras arbetsresor.

4 DE FÖRVÄRVSARBETANDE OCH DERAS RESOR TILL OCH FRÅN ARBETET

- I Lindesbergsområdet sker nära 5 miljoner förflyttningar mellan bostad och arbete per år.
- Pendlingen ökar kraftigt. 65 % av de förvärvsarbetande har idag bostad och arbete på samma ort. Det är en minskning med 4 procentenheter sedan år 1970.
- Endast 3 % av de förvärvsarbetande i Lindesberg åker med kollektiva färdmedel till arbetet. Vid tre större arbetsplatser i Lindesberg med sammanlagt 1 000 anställda åker 10 kollektivt, d v s endast 1 %.

Av Lindesbergs kommuns 24 700 invånare är som tidigare nämnts 11 200 förvärvsarbetande. I kapitel 2 har i grova drag redogjorts för inom vilka sektorer de förvärvsarbetande arbetar och var inom kommunen de bor och var arbetsplatserna är belägna. I detta avsnitt ska vi se lite på deras resande till och från arbetet.

NÄRA 5 MILJONER FÖRFLYTTNINGAR, BOSTAD - ARBETE

Flertalet av de förvärvsarbetande kan antas arbeta måndag - fredag och företar då ca 225 x 2 resor per år. Under ett år företar Lindesbergsborna således upp emot 5 miljoner arbetsresor eller förflyttningar mellan bostad och arbetsplats. Kommunen berörs dessutom av ca 400 000 arbetsresor från de drygt 900 inpendlarna till kommunen.

Hela 65 % av dessa 5,4 miljoner arbetsresor gäller dock förflyttningar där bostaden och arbetsplatsen ligger på samma ort och på så kort avstånd att man kan gå till fots eller cykla.

Det totala antalet arbetsresor eller förflyttningar mellan bostad och arbetsplats kan fördelas enligt följande:

Antal förflyttningar till och från arbetet per år

	1970	1975
Resor inom kommunen	4 350 000	4 400 000
Utpendlare från kommunen	468 000	530 000
Inpendlare till kommunen	266 000	420 000
TOTALT	5 084 000	5 350 000

Förändringen från 1970 visar en måttlig ökning totalt sett, 5 %, vilket motsvarar ökningen av antalet förvärvsarbetande. Däremot har sammansättningen på arbetsresorna förändrats. Allt fler har nämligen så långt mellan bostad och arbete att de måste använda någon form av transportmedel.

ÖKAT ANTAL PENDLARE

Antalet utpendlare från Lindesbergs kommun var 1 200 år 1975. Dessa motsvarar drygt 10 % av det totala antalet förvärvsarbetande i kommunen.

Antal utpendlare från Lindesbergs kommun

	1970	1975
TOTALT	950	1 150

Utpendlingen ökade med 20 % mellan 1970 och 1975. Den största utpendlingen - drygt 35 % av den totala - sker till Örebro kommun. Huvudparten av den utpendlingen kommer från kommuncentret Lindesberg och Frövi-området i kommunens södra del, och går till över 80% till tätorten Örebro. En betydande utpendling sker också till Arboga, Nora och Ljusnarsbergs kommuner med mellan 10 och 13 procent av hela utpendlingen från kommunen.

Kommuninpendlarnas antal uppgick år 1975 till 900 personer. Detta motsvarar ca 9 % av antalet förvärvsarbetande i Lindesbergs kommun.

Antal inpendlare till Lindesbergs kommun

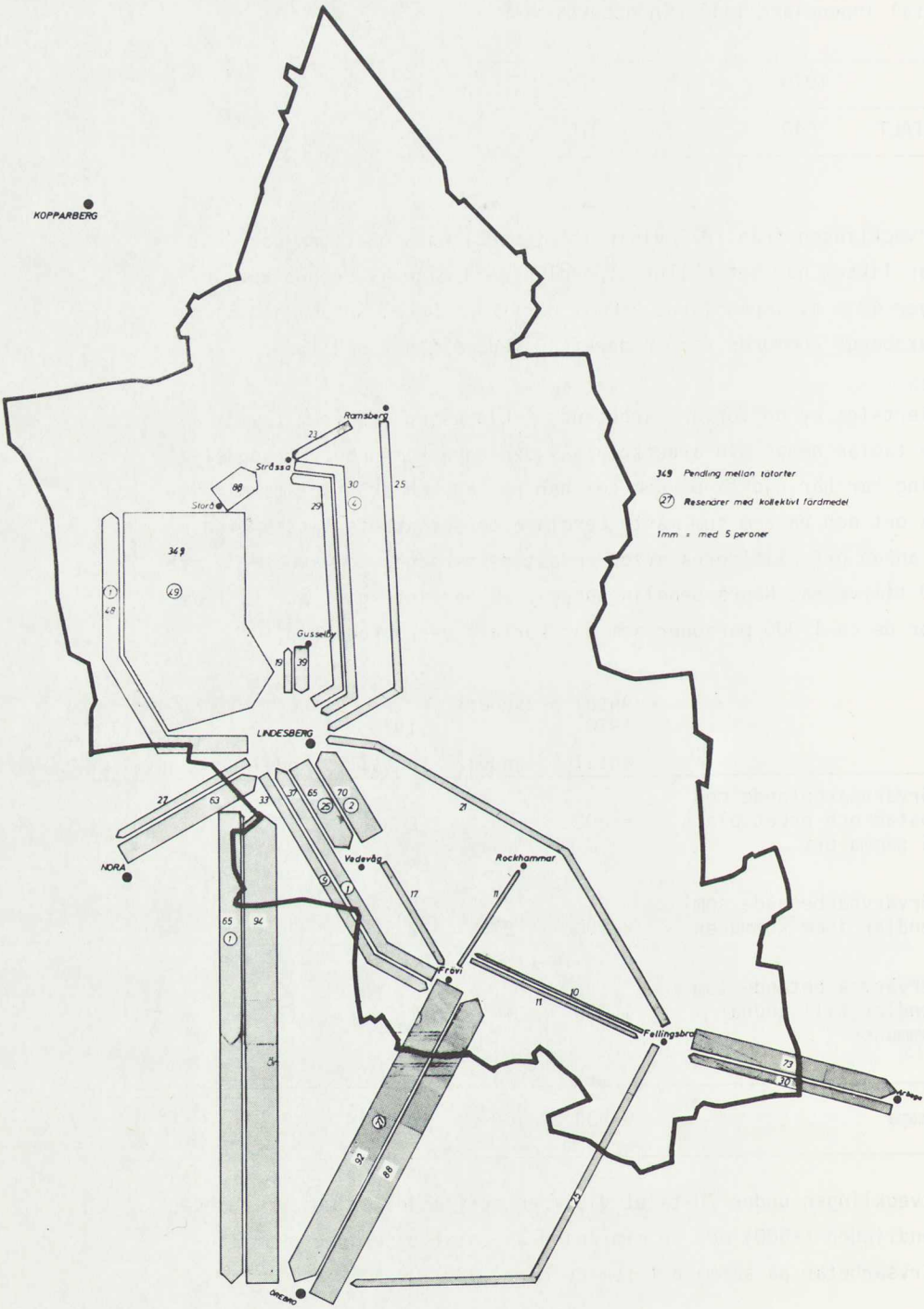
	1970	1975
TOTALT	540	910

Utvecklingen från 1970 visar att inpendlingen ökat med ca 70 %. Här liksom när det gäller utpendlingen dominerar Örebro kommun. Över 40 % av inpendlarna kommer därifrån. Nora, Arboga och Ljusnarsbergs kommuner kommer därefter med mellan 7 och 18 %.

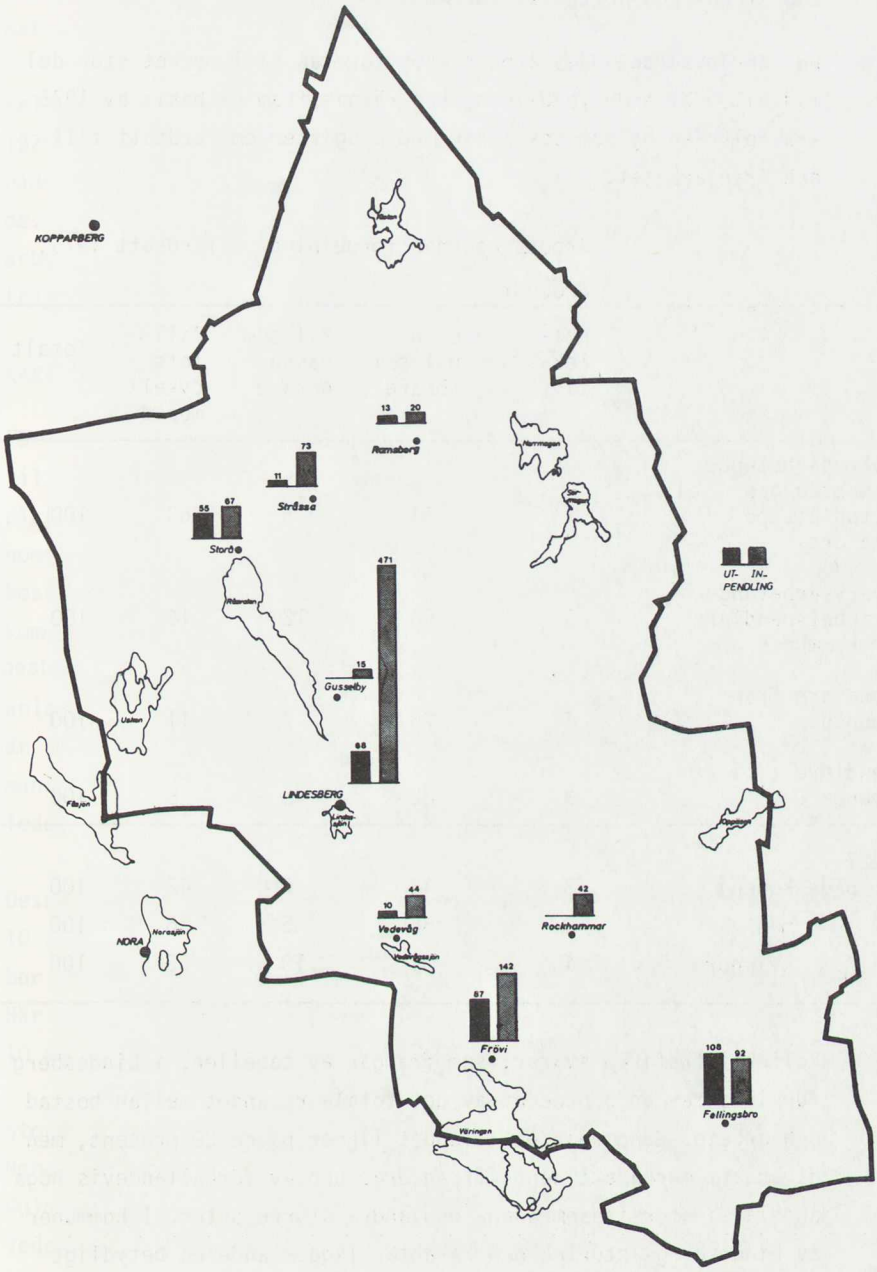
Flertalet av de förvärvsarbetande i Lindesberg har som framgår av tablån nedan sin arbetsplats i den egna kommunen. En uppdelning har här gjorts på dem som har bostad och arbetsplats på samma ort och på dem som måste pendla eftersom arbetsplatsen ligger i annan ort. Siffrorna avser endast de personer som arbetar minst 20 tim/vecka. Några pendlingsuppgifter har inte gått att få fram för de ca 1 000 personer som har kortare veckoarbetstid.

	Antal personer 1970		1975		Förändringar 1970 - 1975	
	antal	andel	antal	andel	i antal personer	
Förvärvsarbetande med bostad och arbetsplats på samma ort	6 800	69 %	6 500	65 %	-300	
Förvärvsarbetande som pendlar inom kommunen	2 100	21 %	2 500	25 %	+400	
						+600
Förvärvsarbetande som pendlar till andra kommuner	1 000	10 %	1 200	12 %	+200	
Summa	9 900	100 %	10 200	100 %	+300	

Utvecklingen under 70-talet visar en betydande ökning av arbetspendlingen (+600) och en minskning av antalet personer som förvärvsarbetar på samma ort som de bor (-300).



Pendling mellan olika orter år 1975. Förvärvsarbetande med minst 20 tim arbetsvecka.



Pendling mellan glesbygd och tätorter år 1975. Förvärvsarbetande med minst 20 tim. veckarbetstid.

LÅG SIFFRA FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

De förvärvsarbetandes arbetsresor företas till mycket stor del med bil. Följande fördelning kan räknas fram på basis av 1975 års folkräkning som också har med uppgifter om färdsätt till och från arbetet.

Arbetsresornas fördelning på färdsätt 1975, Procent

	Kollektivt	Egen bil som förare	Bil som passagerare	Till fots cykel/ moped	Totalt
Förvärvsarbetande med bostad och arbetsplats på samma ort	1	31	5	63	100
Förvärvsarbetande som arbetspendlar inom kommunen	5	68	12	14	100
Utpendlare från kommunen	7	75	7	11	100
Inpendlare till kommunen	3	82	8	8	100
TOTALT (för båda könen)	3	48	7	42	100
män	2	56	5	26	100
kvinnor	4	31	10	53	100

Kollektivtrafiken svarar, som framgår av tabellen, i Lindesberg för inte mer än 3 procent av det totala resandet mellan bostad och arbete. Genomsnittet i landet ligger på ca 20 procent, men då är att märka att den siffran dras upp av förhållandevis höga andelar i storstadsområdena och andra större orter. I kommuner av Lindesbergs storlek och karaktär ligger andelen betydligt lägre. Lindesbergs 3 procent är en låg siffra men kommunen är långt ifrån ensam om att ligga på den nivån.

Av tabellen framgår vidare att andelen kollektivåkande är högst för kommunutpendlarna och lägst för den kategori som bor och

arbetar på samma ort. För denna senare kategori är sådana alternativ som att gå eller cykla till arbetet användbara.

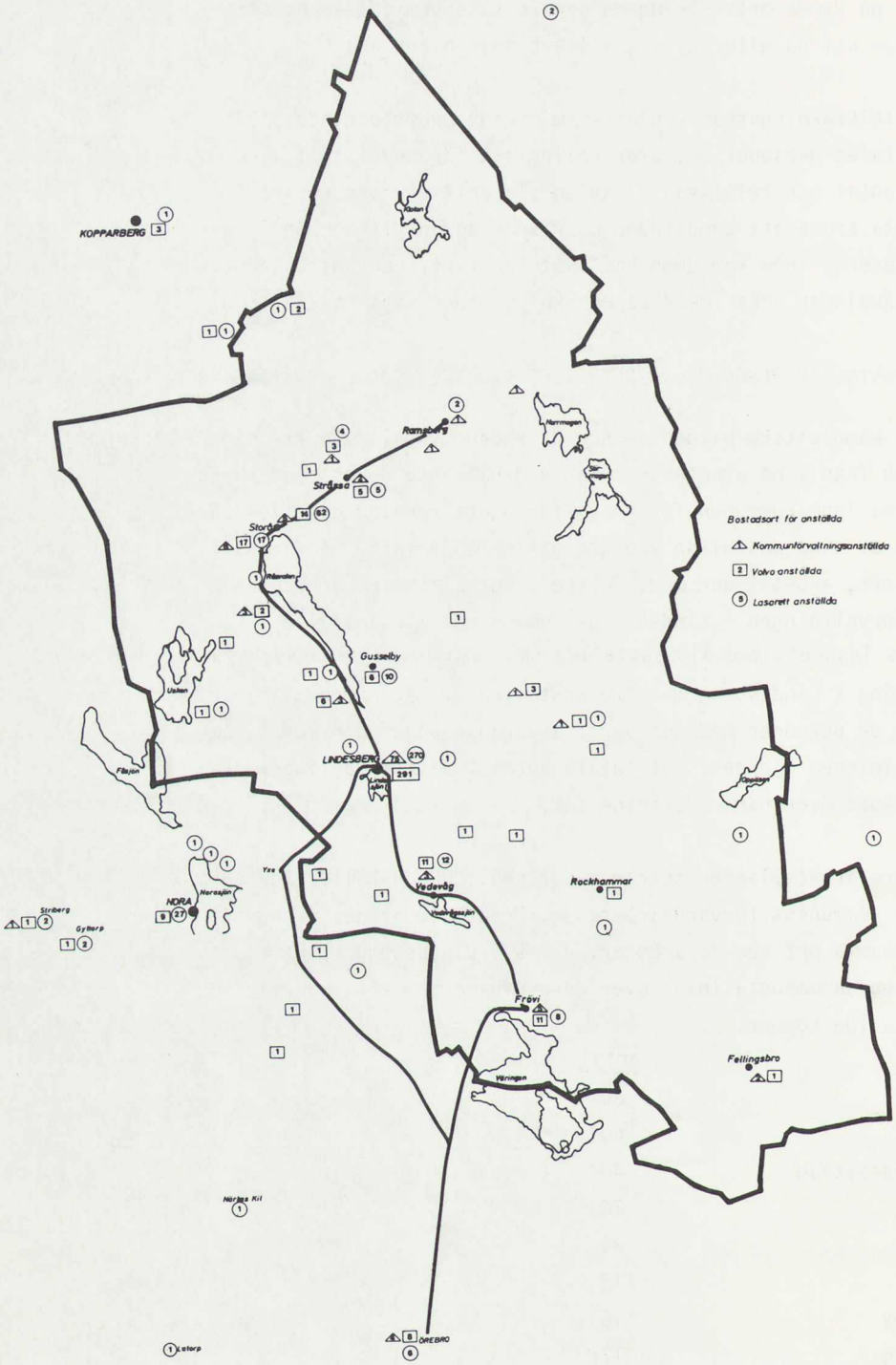
Enligt folkräkningarnas uppgifter minskade under perioden 1970-1975 antalet personer som åker kollektivt färdmedel till arbetet både i antal och relativa tal av totala antalet förvärvsarbetande. Detta trots att pendlingen över kommungräns liksom de långa arbetsresorna inom kommunen har ökat kraftigt. Länsbussbolagets trafikräkningar pekar dock på en ökning under senaste 2-3 åren.

KARTLÄGGNING AV RESOR OCH ARBETSTIDER VID TRE STÖRRE ARBETSPLATSER

För att komplettera bilden av hur de redan sysselsatta tar sig till och från sina arbeten har man vid några av de större arbetsplatserna inom kommunen för trafikförsökets räkning gjort en genomgång av sina anställda vad det gäller fördelning på färdsätt, bostadsort, arbetstider m m. De tre arbetsplatserna är centrala kommunförvaltningen i Lindesbergs kommun med 115 anställda, Lindesbergs lasarett med 412 anställda samt Volvo Bergslagsverkens anläggning i Lindesberg med 470 anställda. I här nämnda siffror är inte de personer med som var frånvarande under den vecka sammanställningen gjordes. Det totala antalet anställda ligger således något över här redovisade tal.

Dessa tre arbetsplatser svarar med sina 1 000 anställda för nära 10 % av kommunens förvärvsarbetande. Drygt 600 av dessa personer bor på samma ort som de arbetar, d v s i Lindesbergs centralort. Här är en sammmanställning över de övriga orter varifrån fler än 10 anställda kommer.

	antal
Storå	80
Nora	40
Guldsmedshyttan	40
Vedevåg	26
Frövi	24
Örebro	18
Gusselby	15
Ramsberg	12
Stråssa	12



Bostadsort för anställda vid tre större arbetsplatser belägna i Lindesbergs centralort.

Därtill skall läggas ett trettiotal småorter varifrån det kommer färre än 10 personer, i flertalet fall bara någon enstaka person. Kartan på sidan 42 visar var de anställda bor och också de vägar som trafikeras av bussar vid de för arbetsresor mest intressanta tiderna morgnar och kvällar.

DRYGT 500 ÅKER EGEN BIL; ENDAST 10 ÅKER KOLLEKTIVT

I sammanställningen från de tre arbetsplatserna finns också uppgifter om de anställdas fördelning på färdsätt.

- Något över 300 av de totalt 1 000 anställda vid de tre undersökta arbetsplatserna bor så nära att de går eller cyklar till arbetet.
- Av de ungefär 700 som utnyttjar färdmedel av något slag använder drygt 500 egen bil.
- Ett hundratal kompiskör, vilket innebär att flera personer slår sig samman och kör sina bilar t ex en vecka var.
- Ungefär 50 uppger att de samåker med någon som har egen bil.
- Endast 10 personer av de totalt 1 000 anställda vid de tre arbetsplatserna åker med allmänna trafikmedel, och då genomgående med buss.

Färdsätt till och från arbetet. Antal personer

Arbetsplats		tåg	buss	egen bil	kompis-kör	sam-åker	till fots cykel/moped	Summa antal	%
Lindesbergs lasarett		-	10	196	6	4	195	412	4
Volvo Bergslagsverken		-	-	266	74	39	91	470	47
Centrala kommunförvaltningen i Lindesbergs kommun		-	-	70	5	9	31	115	12
SUMMA	antal	-	10	532	85	52	317	997	100
	procent	-	1	53	9	5	32		100

Färdsätt till och från arbetet. Antal personer

Bostadsort		tåg	buss	egen bil	kompis-kör	sam-åker	till fots cykel/moped	Summa antal	%
Lindesbergs centralort		-	5	279	18	24	310	636	64
Utanför Lindesbergs centralort		-	5	254	67	28	7	361	36
SUMMA	antal	-	10	532	85	52	317	997	100
	procent	-	1	53	9	5	32		100

ARBETSTIDERNA FÖR 4 800 ANSTÄLLDA KARTLAGDA

Utöver den geografiska spridningen finns också en betydande variation i arbetstidernas längd och förläggning under dygnet. Detta komplicerar bilden ytterligare när man skall diskutera kollektiva trafiklösningar. De splittrade arbetstiderna är som tidigare antytts ett stort problem i detta sammanhang. Frågan har därför ägnats särskild uppmärksamhet vid överläggningarna med företagen och med de fackliga organisationerna. Förutom materialet från de tre här nämnda större arbetsplatserna i Lindesbergs centralort har genom en enkät samlats in uppgiter om arbetstiderna vid ytterligare ett 90-tal arbetsplatser med minst 10 anställda. Sammantaget har på detta sätt arbetstiderna kartlagts för 4 800 anställda. Det är nästan hälften av samtliga förvärvsarbetande i Lindesberg.

ÖVER 80 % BÖRJAR MELLAN 05.00 OCH 09.00

Inventeringen visar att över 80 % av arbetstagarna börjar sitt arbete mellan 05.00 och 09.00 (Se övre diagrammet på sidan 46.). Inom detta intervall är inte mindre än 27 klockslag representerade. Mellan 06.00 och 08.00 finns samtliga 5-minutersintervall representerade.

Den vanligast förekommande tiden att börja arbeta är kl 07.00. Då börjar drygt 35 % av samtliga anställda.

Ungefär 15 % har arbeten som börjar mellan kl 10.00 på förmiddagen och 23.00 på kvällen. Dessa är spridda över hela denna tids period med viss koncentration till kl 14.00 och 22.00.

SPRIDNINGEN ÄNNU STÖRRE FÖR ARBETETS SLUT

Avslutandetiderna visar en ännu större spridning än påbörjandetiderna. Drygt 70 % av arbetstagarna i de tillfrågade företagen slutade sitt arbete mellan 14.30 och 18.30. (Se undre diagrammet på sidan 46). Under denna 4-timmarsperiod är 24 klockslag representerade. Samtliga 5-minutersintervall mellan kl 16.00 och 17.00 finns med. Den vanligaste avslutandetiden är 16.00. Mer än 20 % slutar då.

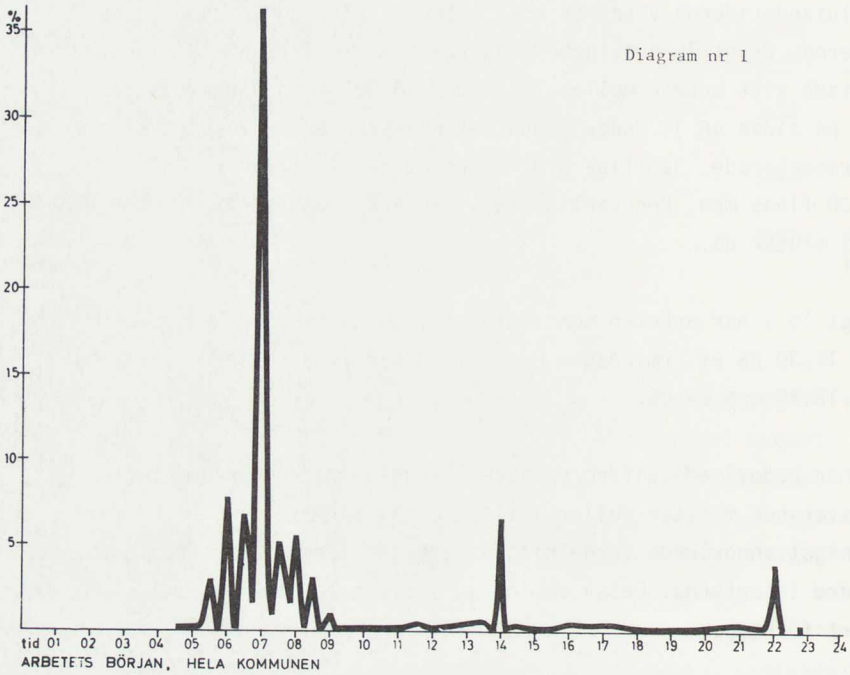
Drygt 15 % har arbeten som slutar mellan kl 04.00 på morgonen och 14.30 på eftermiddagen medan 10 % har arbeten som slutar mellan 18.30 och 24.00.

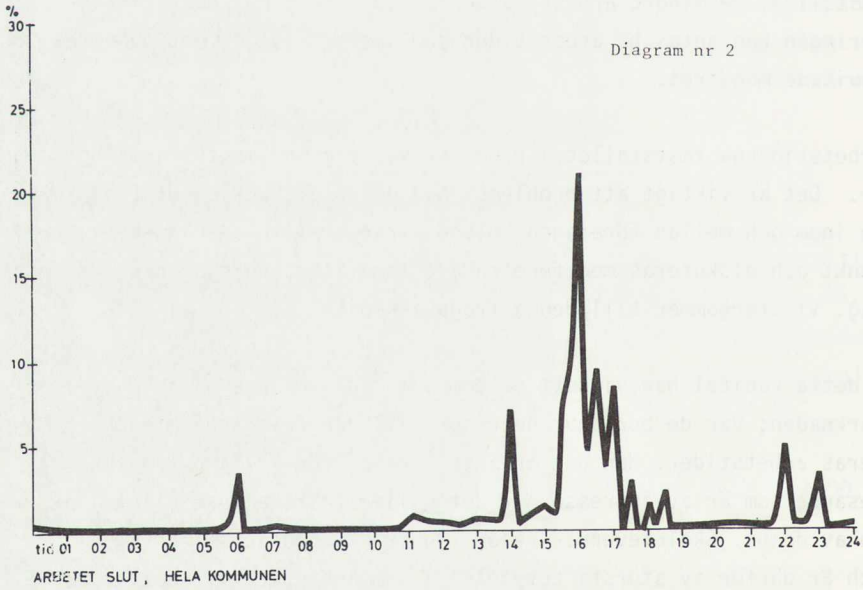
De här redovisade siffrorna avser Lindesbergs kommun som helhet. Motsvarande mönster gäller i stort också för själva centralorten. En något annorlunda fördelning av arbetstiderna finner man i de mindre tätorterna. Dessa domineras i flertalet fall av ett enda stort företag.

Inventeringen omfattar som tidigare nämnts företag med mer än 10 anställda. De mindre arbetsplatserna som inte finns med i inventeringen kan antas ha arbetstider som i stort följer det ovan redovisade mönstret.

Arbetstiderna fastställes i regel årsvis vid lokala förhandlingar. Det är viktigt att problemet med de splittrade arbetstiderna inom och mellan företagen belyses från trafikplaneringssynpunkt och diskuteras med företrädare för fackföreningar och företag. Vi återkommer till denna fråga i kapitel 8.

I detta kapitel har vi sett på dem som redan är ute på arbetsmarknaden; var de bor, hur de reser till och från arbetet och deras arbetstider. Men det är inte bara de förvärvsarbetandes resande som är av intresse när det gäller trafiken och planeringen av denna. Skolelevernas resor ligger på ungefär samma tider och är därför av största betydelse i sammanhanget. Vi skall därför i nästa kapitel se lite på skolans arbetstider och elevernas resor till och från skolan.





Tider för arbetets början och slut för förvärvsarbetande i Lindesberg. Procentuell fördelning.

5 SKOLANS ARBETSTIDER OCH ELEVERNAS RESANDE TILL OCH FRÅN SKOLAN

- Ungefär 70 % av gymnasieeleverna i Lindesberg åker buss till skolan.
- 35 % av grundskolans elever utnyttjar skolskjuts.
- Över 90 % av eleverna börjar mellan kl 08.00 - 08.30.
- Elevtransporterna tar 25 av 31 bussar i anspråk.

Gymnasieeleverna är en för planeringen av den kollektiva trafiken intressant grupp. Genom de ofta stora upptagningsområden - gymnasieregioner - som gymnasieskolorna har är det ett mycket stort antal elever som varje dag får resa mellan hemmet och skolan.

Huvudparten av eleverna är i åldrarna 16-18 år. Få har möjlighet att med egen bil åka till skolan. Flertalet är därför hänvisade till kollektiva färdmedel eller till inackordering.

Gymnasieskola finns i Lindesberg - Lindeskolan. Dess upptagningsområde omfattar förutom Lindesbergs kommun också Ljusnarsbergs och Nora kommuner.

Innevarande läsår (1977/1978) har Lindeskolan 893 elever. Dessa elever är bosatta enligt följande.

Gymnasieelevernas fördelning på bostadsorter

Bostadsort	Antal	(%)	Beräknat reseavstånd i km, enkel väg
Lindesbergs centralort	257	(29%)	mindre än 5 km
I området runt omkring centralort	44	(5%)	5-10 km
Vedevåg	20	(2%)	10
Frövi	71	(8%)	21
Fellingsbro	76	(9%)	40
Storå/Stråssa/Ramsberg	122	(14%)	21-35
Kopparberg	116	(13%)	48
Nora/Gyttorp	182	(20%)	25
Övriga	5	(1%)	uppgift saknas
Summa:	893	(100)	

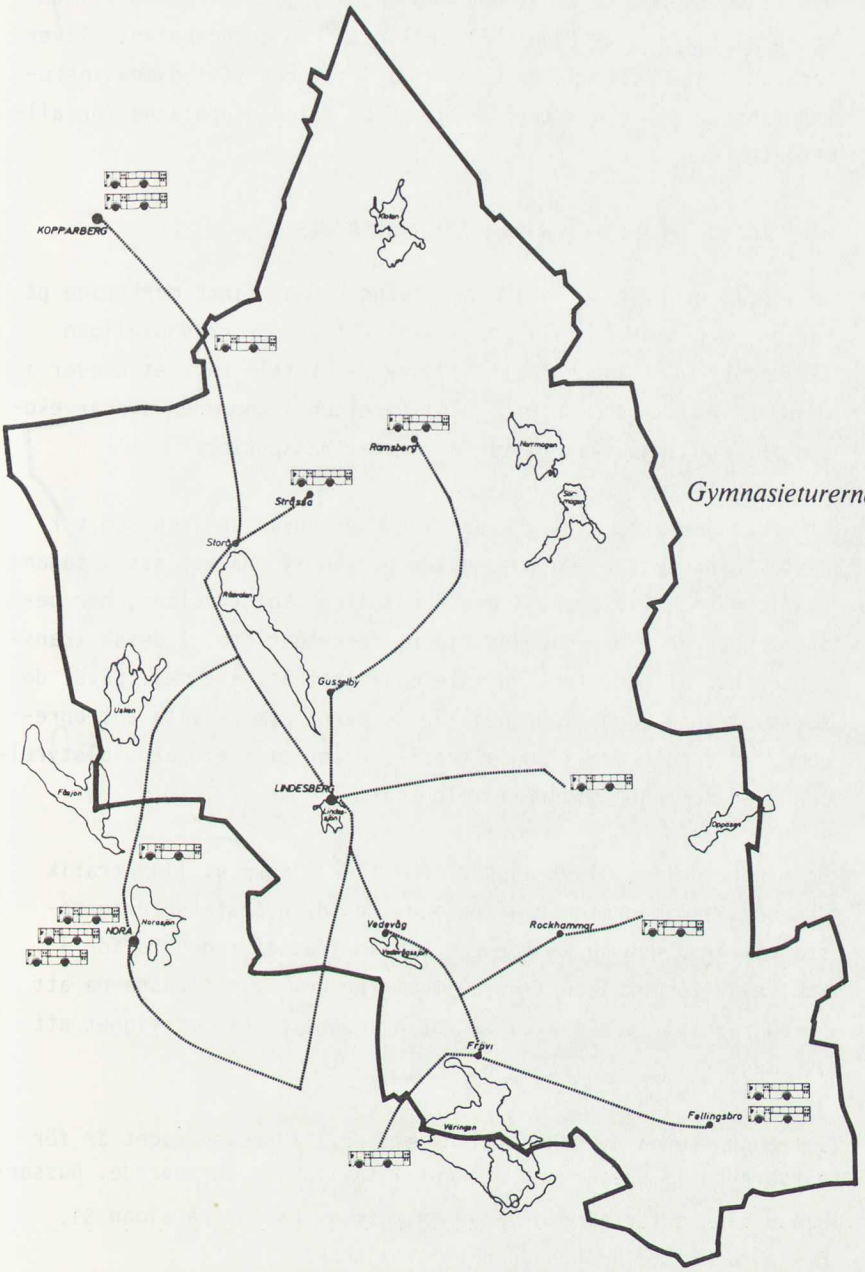
Uppemot 90 % av de elever som har längre än 5 km till skolan åker buss. Utslaget på samtliga gymnasieelever motsvarar detta ungefär 70 procent.

I samband med länskortets införande den 1 januari 1977 ökade antalet bussresande gymnasieelever. Detta förklaras bl a av att de statliga resebidragen då minskade för dem som samåkte i egna bilar. I och med att länskortet infördes sjönk bidraget med upp till 75 %.

TRANSPORTERNA AV GYMNASIEELEVER TAR STORA TRAFIKRESURSER

Elevtransporterna till gymnasieskolan är en resursdimensionerande faktor för kollektivtrafiken. I transporterna av elever till Lindeskolan är för närvarande 14 bussar engagerade. Av kartan på sidan 49 framgår utgångsorter och körvägar för dessa bussar. De 14 bussarna är stationerade enligt följande:

Stationeringsort:	Antal bussar:
Lindesberg	6 st
Nora	4 st
Storå	1 st
Kopparberg	2 st
Finnåker	1 st
	14 st



Gymnasieturerna i Lindesberg.

Gymnasieeleverna är från resesynpunkt att jämställa med allmänheten så tillvida att de till skillnad från grundskolans elever betalar sina resor själva. Samtliga bussturer till gymnasieskolan finns också med i turlistan och är således upplåtna för allmänhetens resor.

VART TREDJE GRUNDSKOLEBARN ÅKER SKOLSKJUTS

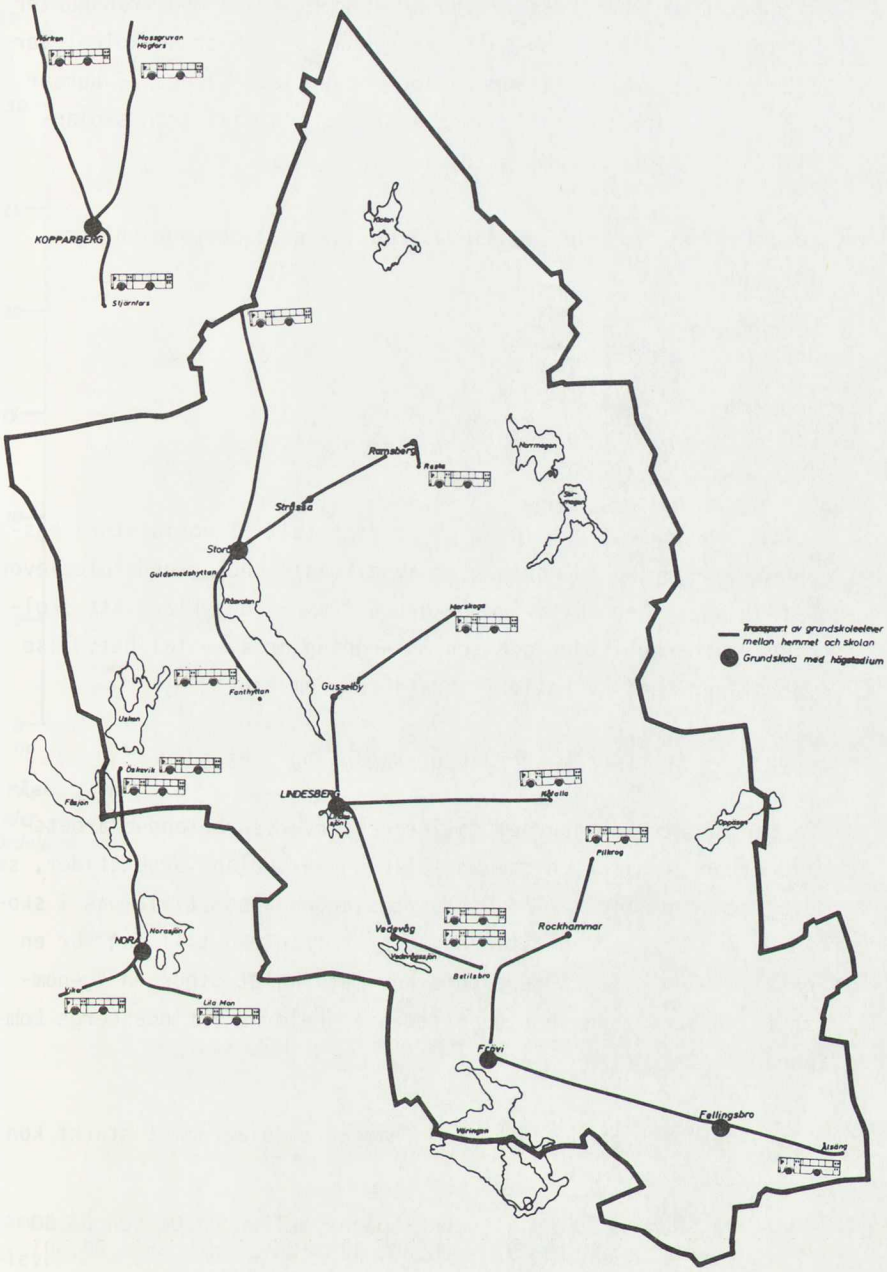
De större grundskolorna i Lindesbergs kommun finns markerade på kartan på sidan 51. Till dessa skolor transporteras dagligen 748 elever. Det innebär att 35 % av det totala antalet elever i grundskolan har skolskjuts. Skolstyrelsen i kommunen svarar ekonomiskt och organisatoriskt för dessa transporter.

Elevtransporterna till grundskolan sker huvudsakligen som s k beställningstrafik med buss eller personbil. Härmed avses sådan trafik där beställaren, i det här fallet skolstyrelsen, har bestämmanderätten över avgångstider, färdvägar etc. I dessa transporter har allmänheten f n inte möjlighet att åka med. Såväl de kommunal- och landstingsägda länsbussarna som privata entreprenörer är engagerade i denna trafik. Dessutom förfogar skolstyrelsen över fem egna mindre kombibussar.

En mindre del av elevtransporterna sker i form av linjetrafik där också allmänheten kan åka med. Med de nya statsbidragsbestämmelserna som nu kommer och som kortfattat redogörs för i kapitel 8 kommer sannolikt allt större del av skolbussarna att förändras till vanliga turer där allmänheten har möjlighet att åka med.

I transporterna av grundskolans elever i försöksområdet är för närvarande 15 bussar och ett antal taxifordon engagerade. Bussarnas utgångsorter och körvägar framgår av kartan på sidan 51. Bussarna är stationerade enligt följande:

Kopparberg	3 st
Storå	2 st
Nora	4 st
Lindesberg	6 st
Totalt	15 st



Elevtransporter med buss till grundskolorna i Lindesbergsområdet.

Av de nuvarande 15 bussturerna är 4 kombinerade med transporter av gymnasieelever på så sätt att gymnasie- och grundskoleelever åker med i samma buss. Sammantaget utnyttjas således 25 bussar för elevtransporter till gymnasieskolan och till grundskolan (14 + 15 - 4 gemensamma = 25).

Totalt finns i försöksområdet 31 bussar stationerade enligt följande:

Lindesberg	15 st
Nora	8 st
Storå	3 st
Kopparberg	4 st
Finnåker	1 st
Totalt	31 st

I försöksområdet är sålunda 25 av de totalt 31 normalstora bussarna engagerade i transporter av gymnasie- och grundskoleelever. Det är 80 %. Med detta som bakgrund framgår det klart att skolelevernas arbetstider och schemaläggning är av vital betydelse för planeringen av kollektivtrafiken i området.

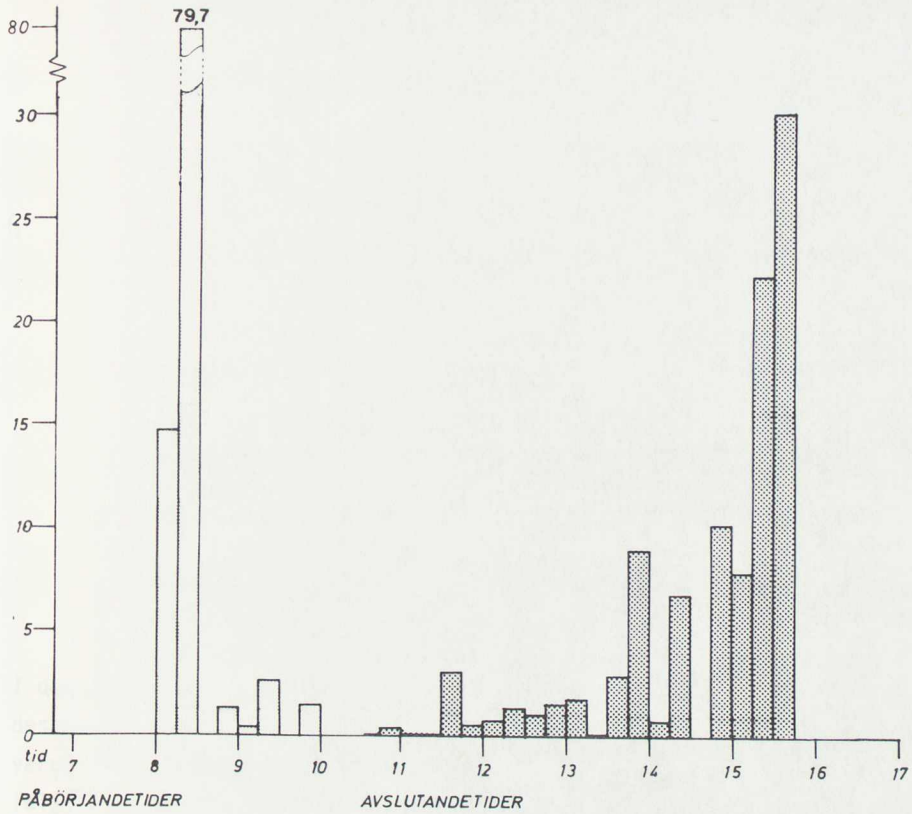
ÖVER 90 % AV ELEVERNA BÖRJAR MELLAN 08.00 - 08.30

På samma sätt som när det gäller de förvärvsarbetandes arbetstider har vi gjort en sammanställning av skolans arbetstider, se diagrammet på sidan 53. Den schemaläggning som tillämpas i skolorna medför att arbetstiden varierar från dag till dag för en enskild elev. Det här presenterade materialet utgör en "genomsnittlig" arbetsdag hos de 6 största skolorna i Lindesbergs kommun.

Elevernas påbörjandetid är som framgår av diagrammet starkt koncentrerad.

- Över 90 % av eleverna börjar mellan 08.00 och 08.30 (15 % 08.10, 32 % 08.20, 11 % 08.25 och 35 % 08.30).
- Övriga 10 % börjar mellan 08.50 och 11.00.

Avslutandetiderna är mer utspridda. De första eleverna slutar redan 11.00. Sedan finns hela 28 avslutandetider representerade fram till 15.40.



Tider för skoldagens början och slut för eleverna i Lindesbergs skolor. Procentuell fördelning.

Sammanställningen visar hur resurskrävande transporterna av skolelever är. Särskilt gäller det intransporterna till skolorna på morgnarna med den starka koncentration i tiden dessa har. Hemresorna på eftermiddagen kräver även de betydande trafikinsatser men innebär inte samma koncentrerade belastning eftersom de är fördelade över en längre tidsrymd.

6 KOLLEKTIVTRAFIKEN I FÖRSÖKSREGIONEN

- o Tågtrafiken har fått allt mindre betydelse för arbetsresorna inom området.
- o Sedan länsbussbolaget bildades har en ökad satsning inletts på att förbättra busstrafiken.
- o Antalet bussresor har ökat sedan ett enhetligt länskort infördes år 1977.
- o Kompletteringstrafik med taxi finns, men endast för service- och inköpsresor.

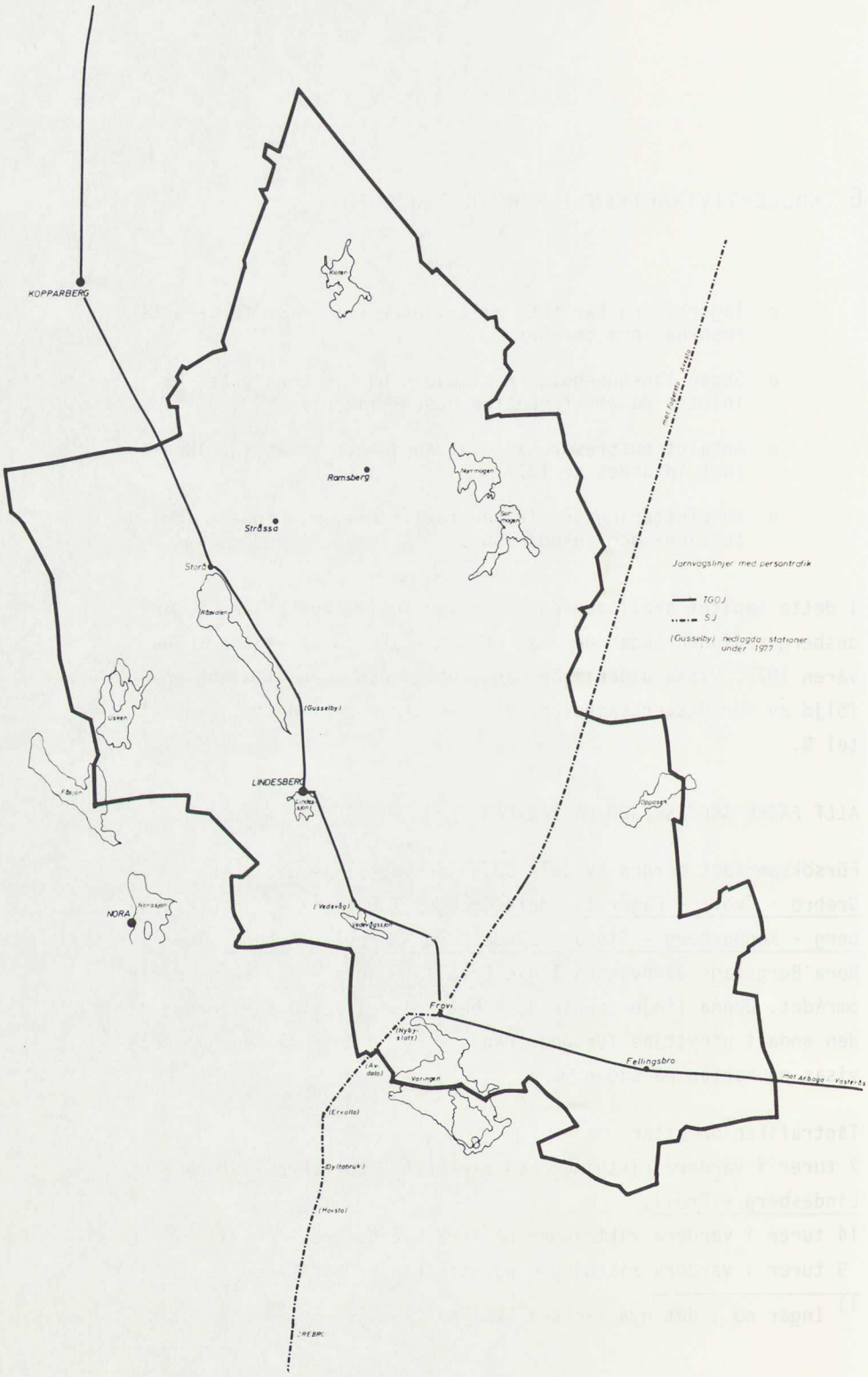
I detta kapitel skall ges en bild över kollektivtrafiken i Lindesbergsregionen sådan den såg ut när trafikförsöket startades våren 1977. Vissa utökningar har skett sedan dess bl a som en följd av försöksverksamheten. Vi återkommer till detta i kapitel 8.

ALLT FÄRRE ARBETSRESOR PÅ JÄRNVÄG

Försöksområdet berörs av dels SJ:s järnvägslinje Hallsberg - Örebro - Frövi - Fagersta, dels Gränges TGOJ:s [1] linje Grängesberg - Kopparberg - Storå - Lindesberg - Frövi - Arboga. Även Nora Bergslags Järnvägars linje Ervalla - Nora - Karlskoga berör området. Denna linje saknar dock betydelse i detta sammanhang då den endast utnyttjas för godstransporter. Järnvägslinjerna redovisas på kartan på sidan 56.

Tågtrafiken omfattar:
7 turer i vardera riktningen på sträckan Kopparberg - Storå - Lindesberg - Frövi,
14 turer i vardera riktningen på sträckan Örebro - Frövi,
9 turer i vardera riktningen på sträckan Frövi - Arboga.

[1] Ingår nu i det nya Svenska Stål AB (SSAB).



Järnvägslinjer med persontrafik.

Den enda sträcka inom försöksområdet där tågförbindelserna är användbara för arbetspendling är Örebro - Frövi. Även här har dock möjligheterna starkt begränsats genom de indragningar av tågturer som skett under 1976 och 1977. Resmöjligheterna har kunnat upprätthållas genom insättande av ytterligare bussturer. Restiden har dock blivit avsevärt längre.

Följande järnvägsstationer finns inom försöksområdet:

	Totalt antal passerande persontåg, vardag	Därav stannar
Frövi:	16	14
Lindesberg:	7	7
Storå:	7	6
Kopparberg:	7	6
Fellingsbro:	8	4
Arboga:	8	7

Under 1977 har följande stationer i området lagts ner: Gusselby, Vedevåg, Nybyslätt, Avdala, Ervalla, Dyltabruk och Hovsta.

Tågtrafiken har, genom här nämnda förändringar, fått allt mindre betydelse för arbetsresorna inom området. Något som ytterligare förstärkt detta är att det s k länskortet inte gäller för resor med tåg.

EN VÄNDNING UPPÅT VAD GÄLLER BUSSTRAFIKEN

Busstrafikens utveckling i försöksområdet fram till början av 70-talet har följt samma mönster som gäller för stora delar av landet; minskad lönsamhet och indragning av turer och linjer. I och med länsbussbolagets bildande har emellertid en satsning inletts på att förbättra trafiken.

Lindesbergsområdet var ett av de områden där länsbolaget engagerade sig först genom inköp av de privata bussföretagen. För närvarande trafikerar länsbolaget samtliga busslinjer utom en i området och där kommer trafiken att tas över inom kort. Trafikut-

budet har bibehållits på den nivå som gällde vid 70-talets början. Vissa utökningar har dock skett på linjen Örebro - Lindesberg främst i samband med insättande av ersättningsturer vid indragning av tåg.

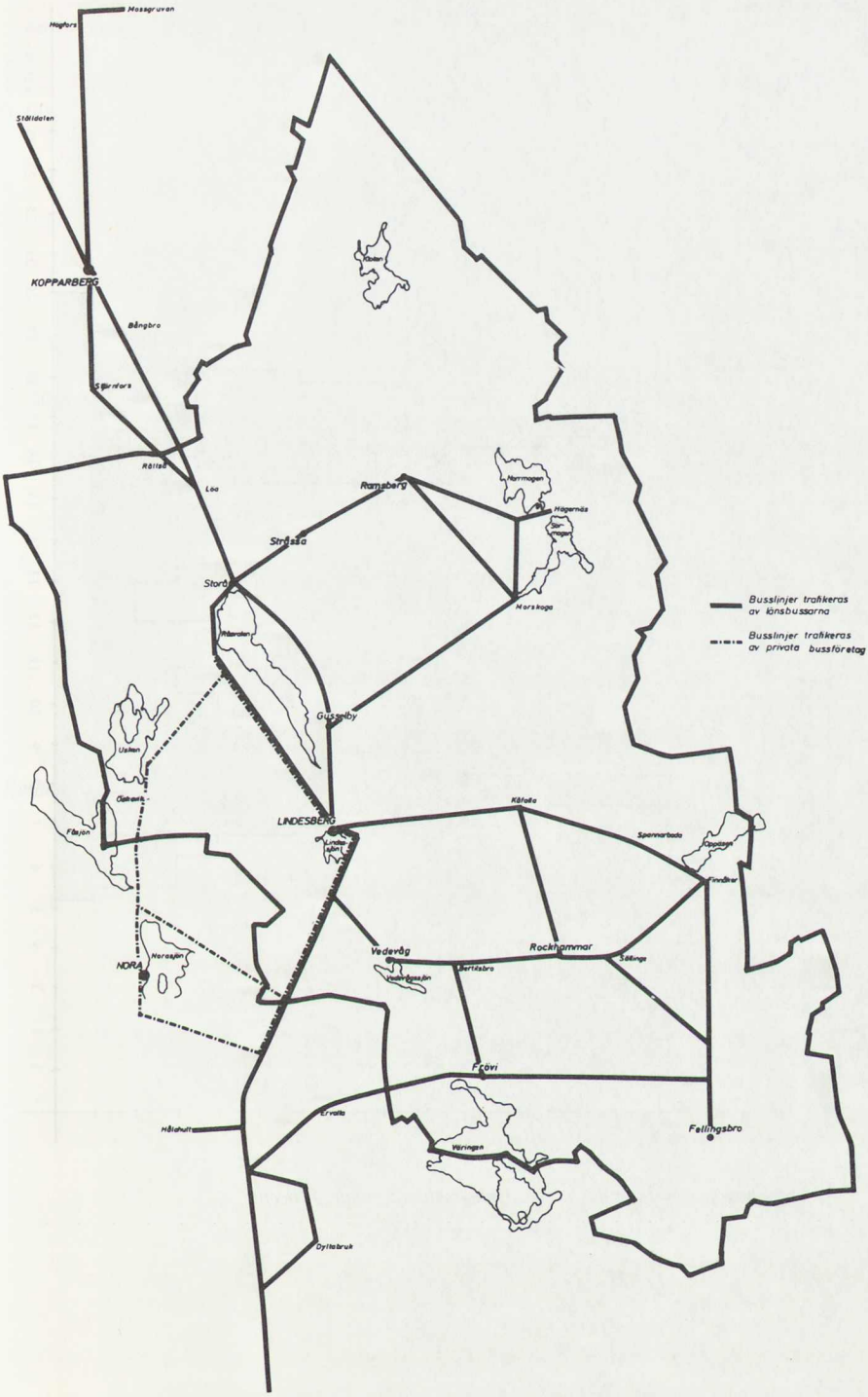
Försöksområdet berörs av följande busslinjer:

Sträckning	Antal turer per dag		
	måndag-fredag	lördag	sön- och helgdag
Örebro - Frövi/Yxe - Lindesberg	12	7	5
Lindesberg - Fellingsbro	1	0	0
Finnåker - Lindesberg	2	0	0
Ramsberg - Gusselby/Storå - Lindesberg	10	3	0
Kopparberg - Storå - Lindesberg	3	0	0
Nora - Fanthyttan/Yxe - Lindesberg	2	0	0

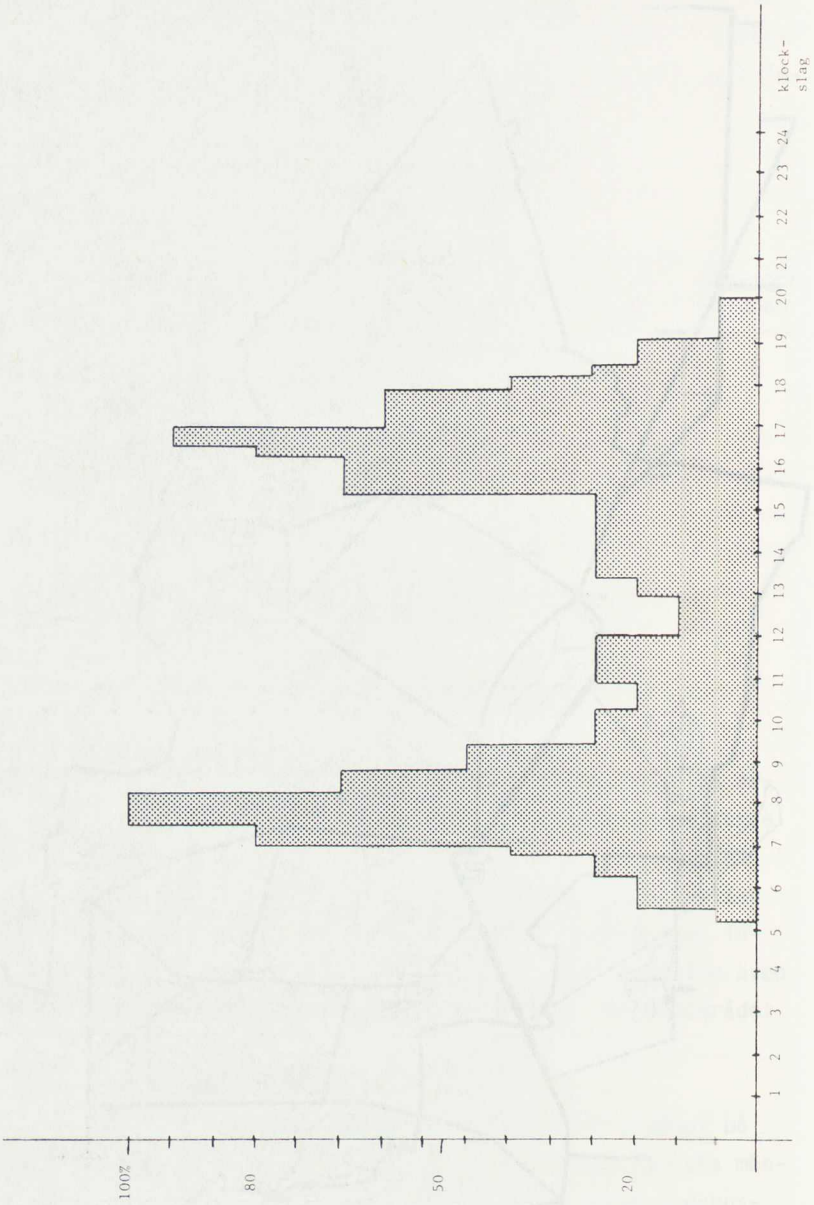
Härutöver finns serviceturer vissa dagar i veckan med viss avvikelse från ovan angivna linjesträckningar. Dessa turer torde dock sakna betydelse från arbetsresesynpunkt. I centralorten Lindesberg körs tre turer per dag i vardera riktningen mellan busstationen och lasarettet. Dessa turer är i första hand insatta för besökande till lasarettet men har viss betydelse även för arbetsresor till lasarettet. Busslinjerna i försöksområdet redovisas på kartan på sidan 59.

Bussarnas utnyttjande under dygnet redovisas i diagrammet på sidan 60. Figuren visar det för kollektivtrafiken typiska mönstret med trafiktoppar morgon och kväll. Variationen överensstämmer helt naturligt med de förvärvsarbetandes och skolelevernas arbetstider som vi tidigare studerat i kapitel 4 och 5.

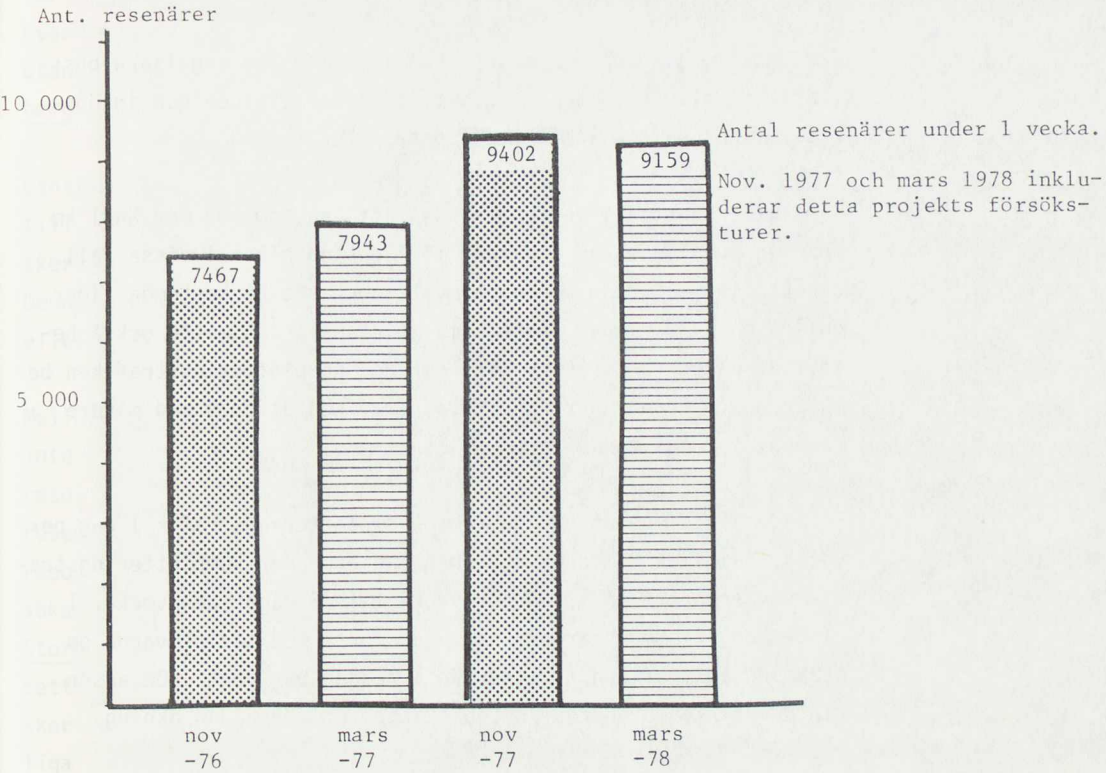
Resandeutvecklingen med buss redovisas i diagrammet på sidan 61. Siffermaterialet gäller för länsbolagets busstrafik i försöksområdet. Tyvärr har det inte varit möjligt att få fram motsvarande uppgifter för längre tillbaka i tiden.


Mossgruvan
Hagfors
Stålldalen
KOPPARBERG
Bångbro
Sörnfors
Rättvik
Leo
Ramsberg
Norrmagen
Hagernäs
Strössa
Storå
Marskoga
Busslinjer trafikeras av länsbussarna
Busslinjer trafikeras av privata bussföretag
Guggenby
Usken
Gälkarn
Fäjsjön
LINDESBERG
Kälfälla
Spennarbada
Opotjärn
Finnbäre
Vedevåg
Rockhammar
Sällinge
Nora
Norasjön
Bertilsbro
Fågvi
Ervalla
Fellingsbro
Hällhult
Väringen
Gyllsbruk

Busslinjer.



Andel bussar som utnyttjas under dygnets olika timmar. Procent.



Resandeutveckling november 1976–mars 1978. Norra länsdelen.

KOMPLETTERINGSTRAFIK MED TAXI

För de kommuninvånare som inte kan resa med den reguljära busstrafiken till och från en tätort för sina service- och inköpsresor finns en s k kompletteringstrafik.

Kompletteringstrafiken fungerar så att den som bor mer än 1 km från en busslinje kan åka taxi till bussen eller i vissa fall direkt till tätorten. Resorna måste dock ske på bestämda tider enligt en av kommunen fastställd tidtabell och måste också beställas dagen före resan. För resa med kompletteringstrafiken betalar man 3 kronor per enkelresa. Trafiken utföres med mindre fordon, i regel taxibilar.

I Lindesbergs kommun erbjuder man kompletteringstrafik 1 dag per vecka. Samtliga kommuner i Örebro län erbjuder kompletteringstrafik varierande från 1 dag per vecka till 6 dagar per vecka. I Lindesbergs kommun har diskussioner förts med taxiutövarna om utökning av trafiken till mer än 1 resdag per vecka. De anser sig dock inte för närvarande ha kapacitet för sådan ökning.

Genom kravet på förhandsbeställning vet trafikutövaren hur många som kommer att åka med varje tur. Om ingen anmält sig inställs turen. Utnyttjandet av kompletteringstrafiken varierar starkt mellan olika områden i kommunen. I vissa områden utnyttjas trafiken inte alls, i andra områden samtliga erbjudna turer. En allmän tendens, i alla länets kommuner, är att kompletteringstrafiken från sådana områden där turerna går direkt in till en tätort utnyttjas väsentligt mer än i sådana områden där kompletteringstrafiken ansluter till busslinje.

ÖKAT ANTAL BUSSRESOR EFTER LÄNSKORTETS INFÖRANDE

Här skall också nämnas något om den satsning man gjort i Örebro län på ett för hela länet gällande länskort. Införandet av detta kort är ett led i arbetet på att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig.

Ett första steg togs 1977 då ett regionalt rabattkort, - det s k länskortet, - infördes på flertalet busslinjer i länet. Tyvärr

var det ej möjligt att nå överenskommelse med samtliga trafikutövare om kortets giltighet och därför har några busslinjer stått utanför denna taxereform. En sådan linje är linjen Nora - Lindesberg, men den linjen tas inom kort över av länsbussbolaget.

Länskortet, som kostar 50 kronor per kalendermånad, berättigar till obegränsat antal resor under månaden. I Lindesbergsområdet sker för närvarande ca 75 % av samtliga resor med länskortet. Denna siffra skall jämföras med att ca 60 % åkte på periodbiljett eller partibiljett före länskortets införande.

Mellan november 1976 och november 1977 ökade antalet resor med inte mindre än 26 %, se diagrammet på sidan 61. Att antalet resor ökar behöver emellertid inte vara detsamma som att antalet resenärer ökar. Det är möjligt att varje resenär företar fler resor än tidigare. En mer detaljerad analys av två linjer i försöksområdet, linjen Örebro - Lindesberg och linjen Lindesberg - Storå - Ramsberg, visar dock att resandeökningen varit relativt sett större i de tidslägen där den huvudsakliga arbetspendlingen sker och att resandeökningen slagit igenom på i stort sett samtliga turer. Detta innebär att resandeökningen också motsvaras av en ökning av antalet resenärer.

Siffrorna visar att resandet med kollektiva färdmedel har kunnat ökas genom kraftig rabattering av färdavgiften. Denna slutsats gäller också för arbetsresor. Men det är svårt att fastställa hur mycket införandet av länskortet betytt. Antalet resor har nämligen ökat också i områden där kortet inte innebar någon taxesänkning. Dessutom ökar fortfarande antalet resor. Med hänsyn tagen till alla dessa kringfaktorer kan länskortet bedömas ha givit en resandeökning i storleksordningen 15 - 20 %.

Kostnaderna för länskortet jämfört med det tidigare tillämpade taxesystemet kan beräknas till ca 3 miljoner kronor per år. Detta kan jämföras med den summa på ca 23 miljoner kronor som landsting och kommuner under ett år (1977) anslår av skattemedel för kollektivtrafiken i länet.

Här skall också nämnas att regeringen i mars 1978 lagt en proposition om den lokala och regionala persontrafiken på landsväg och statsbidragen till denna, vilket vi återkommer till i kapitel 8.

7 BILINNEHAVET I LINDESBERGS KOMMUN

- Ungefär 60 % av familjerna i Lindesberg har bil enligt Statistiska Centralbyråns bilstatistik (BILPAK). Riksgenomsnittet ligger på 50 %.
- Något över 5 % har fler än en bil.
- Drygt 5 000 familjer saknar bil. Av dem är 1 700 familjer i åldern 25-64 år.
- En fortsatt sysselsättningsökning och en ökad pendling kräver ett bättre utnyttjande av bilbeståndet och en utbyggd kollektivtrafik.

För en mer ingående beskrivning av hur bilinnehavet ser ut i Lindesbergs kommun har vissa uppgifter plockats fram ur Statistiska Centralbyråns s k BILPAK-statistik. I BILPAK kombineras uppgifter från bil- och befolkningsregistren. Bilinnehavet kan därigenom specificeras efter kön, ålder, antal barn i familjen och familjens disponibla inkomst. Här redovisade uppgifter gäller år 1976.

Det skall innan vi går in i siffermaterialet påpekas att man i BILPAK arbetar med en indelning i familjer och inte i hushåll. Som egen familj räknas gifta personer, ogifta personer 18 år och däröver. Det använda familjebegreppet kan i vissa avseenden uppfattas som lite märkligt. Bl a tar det inte hänsyn till hur människor i praktiken bor. Två sammanboende som inte är gifta räknas som två familjer. Vidare räknas t ex ett hemmaboende 18-årigt barn som egen familj. Man får på detta sätt ett högre antal familjer än vad som i praktisk mening kanske uppfattas som egna familjer. Den redovisade andelen familjer/hushåll som saknar bil blir genom detta sannolikt något för hög. På samma sätt blir andelen familjer/hushåll som har fler än en bil för låg.

Om BILPAK skall vidare sägas att det omfattar endast de bilar som är registrerade på fysiska personer. Firmabilar och leasingbilar ligger alltså utanför. Deras antal kan i Lindesbergs kommun beräknas till ca 500. De siffror som här redovisas är på detta sätt genomgående något för låga.

BILPAK-uppgifterna har som här antytts en del brister. Materialet ger emellertid ändå en grov bild av bilinnehavet i kommunen och dess olika delar. I det följande används omväxlande orden familj och hushåll då båda med den innebörd som här har angivits gäller för BILPAK.

HÖGRE BILTÄTHET ÄN GENOMSNITTET FÖR LANDET

Ungefär 60 % av familjerna i Lindesbergs kommun har bil. Riksgenomsnittet ligger på drygt 50 %. En jämförelse av bilinnehavet mellan kommunens tätorter visar på betydande skillnader. Klart över genomsnittet för kommunen ligger tätorterna Rockhammar, Stråssa och Oppboga med andelar på 71 %, 67 % och 65 %. Vedevåg redovisar den lägsta andelen, 52 %. I centralorten har 58 % av hushållen bil.

I kommunens olika glesbygdsområden är de inbördes variationerna mindre än mellan tätorterna. Det är bara glesbygden närmast centralorten och runt Storå - Guldsmedshyttan som uppvisar lägre biltäthet än kommunen som helhet.

NÅGOT ÖVER 5 % HAR FLER ÄN EN BIL

Av kommunens ca 13 000 familjer (enligt BILPAK) har ca 750 eller något över 5 % fler än en bil. Flerbilsägandet varierar mellan familjer i olika inkomstlägen. För gifta familjer med en disponibel inkomst mellan 15 och 30 000 kronor är flerbilsandelen 5 %. Med en disponibel inkomst på 75 000 kronor eller mer ligger andelen på ca 19 %. Vidare gäller att andelen familjer med barn med fler än en bil är större än motsvarande andel för familjer utan barn, ca 55 % mot 45 %. Flerbilsinnehav är vanligast i åldrarna upp till 45 år, där andelen ligger runt 20 %, varefter den snabbt sjunker.

Flerbilsägandet är vanligare i glesbygden än i tätorterna. Ofta ligger andelen flerbilshushåll dubbelt så högt i glesbygden jämfört med i tätorterna.

5 000 FAMILJER SAKNAR BIL

De personer som saknar bil är naturligtvis en grupp som måste ägnas särskild uppmärksamhet när det gäller transportmöjligheter och förvärvshinder. Av kommunens ungefär 13 000 familjer är det drygt 5 000 familjer eller 40 % som saknar bil. Av dessa är 2 500 eller nära hälften personer i åldern 65 år och äldre och 1 000 eller 20 % ungdomar i åldrarna 18-24 år. Återstående ca 1 700 gäller familjer i åldrarna 25-64 år. Av barnfamiljerna är det ca 20 % som saknar bil.

Förutom de familjer som helt saknar bil bör även uppmärksammas de personer som till följd av att det endast finns en bil i hushållet inte har praktisk tillgång till bil. Vi ska här med ytterligare några siffror belysa hur många som sammantaget inte har tillgång till bil t ex för resor till och från arbetet.

Som vi tidigare konstaterat har ca 60 % av kommunens totalt 13 000 familjer bil. Det betyder 7 500 bilar. Till dessa skall läggas de ca 1 000 ytterligare bilar som finns i flerbilshushållen och de ca 500 firma- och leasingbilar som finns i kommunen. I kommunen finns sålunda i runda tal 9 000 bilar. Av dessa faller ca 1 000 på personer som är 65 år eller äldre. Återstår ca 8 000 bilar, vilket ska jämföras med en befolkning i yrkesverksam ålder (16-64 år) på 15 000 personer.

Av dessa 15 000 personer förvärvsarbetar 11 200. Ungefär 1 000 är studerande. En höjning av den kvinnliga sysselsättningsgraden upp till männens nivå skulle enligt de i kapitel 3 redovisade räkneexemplen betyda ytterligare ca 1 800 fler förvärvsarbetande i Lindesberg. Sammantaget innebär det här att idag drygt 12 000 förvärvsarbetar eller studerar, en siffra som i framtiden kan förväntas öka till närmare 14 000 personer.

Nu är inte alla dessa i behov av transportmedel som bil eller buss för att ta sig till arbetet eller utbildningen. En del har så nära att de kan gå eller cykla. Men många har så långt att de måste använda bil eller kollektivt trafikmedel.

Ungefär 1 300 personer eller drygt 70 % av tillskottet på totalt 1 800 personer skulle som framgår av diagrammet på sidan 28 komma från orter utanför centralorten. En del av dessa kommer sannolikt att kunna få arbete på den egna orten, men för flertalet är enda alternativet att börja pendla om de inte väljer att flytta. Till detta skall sedan läggas att också en del av de som bor i centralorten kommer att söka sig till arbeten på andra orter, bl a Örebro.

Det finns mot denna bakgrund skäl att anta att nytillskottet av förvärvsarbetande kommer att pendla i större utsträckning än de som nu är ute på arbetsmarknaden. Som framgår av tabellen på sidan 37 låg andelen pendlare på drygt 40 % i Lindesberg år 1975. För de nytillträdande kommer sannolikt andelen ligga på uppemot det dubbla. Det skulle innebära 1 300 fler arbetspendlare för vilka transporter måste ordnas.

Ungefär 5 000 av de förvärvsarbetande åker i egen bil till arbetet. Därtill kommer de uppskattningsvis 1 500 som kompiskör eller samåker i privatbilar vilket också kräver ett antal bilar, antagligen mellan 500 och 1 000 stycken. Det här skulle betyda att ungefär 6 000 av de totalt 8 000 bilarna som finns hos befolkningen i yrkesverksam ålder används för dagliga resor till och från arbetet. Något eller några hundratal torde därtill användas av de ungefär 1 000 studerande i åldrarna 16 år och däröver.

ETT BÄTTRE UTNYTTJANDE AV BILBESTÅNDET OCH EN UTBYGGD KOLLEKTIVTRAFIK BEHÖVS

Teoretiskt skulle de återstående ca 2 000 bilarna kunna användas av de 1 300 ytterligare pendlarna bland de personer som enligt vårt räkneexempel på sikt kan förväntas gå ut i förvärvsarbete. Men bara teoretiskt. Det stora flertalet av dessa bilar är inte tillgängliga på det sättet. Undersökningar som gjorts bland

kvinnor som vill börja förvärvsarbeta visar att mer än hälften av dem inte har tillgång till bil för resor till och från arbetet. Ser man till hela den grupp som här nämnts är denna andel ännu högre.

Därtill kommer att andelen förvärvsarbetande som har bostad och arbete på samma ort sannolikt kommer att fortsätta. Det är således inte enbart en ökning av antalet personer på arbetsmarknaden som ger ett ökat resande till och från arbetet och ett behov av utbyggd trafikapparat för detta. Den ökade arbetspendlingen bland de redan förvärvsarbetande betyder väl så mycket.

Sammantaget innebär detta att det inom nuvarande bilbestånd knappast finns något större utrymme att öka sysselsättningen. En viss ökning av bilbeståndet kan kanske förväntas också framöver men inte av samma omfattning som under de senaste årtiondena. För att klara en fortsatt ökning av antalet sysselsatta och av arbetsresorna kommer att krävas ett bättre utnyttjande av bilbeståndet genom ökad kompiskörning och samåkning och, inte minst viktigt, en utbyggd kollektivtrafik.

8 MÖJLIGHETERNA ATT FÖRBÄTTRA RESMÖJLIGHETERNA TILL OCH FRÅN ARBETET

- En utökad busstrafik för arbetsresor är möjlig. Outnyttjad kapacitet finns före och efter toppbelastningar morgnar och eftermiddagar då barnen skall till och från skolan. Utvidgning av antalet statsbidragsberättigade turer per dag behövs för att rymma nya turer för arbetsresor

- Nya trafiklösningar måste prövas. Försök med s k sambussystem där en minibuss utnyttjas gemensamt av företag och av en grupp anställda för deras arbetsresor. Utvidgad arbetsförmedlingsservice när det gäller samåkning.

- Små förändringar i förläggningen av de förvärvsarbetandes arbetstider kan göra det möjligt för många fler att utnyttja kollektivtrafiken. Anpassning av skolans arbetstider kan frigöra trafikresurser för arbetsresor.

- Arbetsresorna måste allmänt ägnas ökad uppmärksamhet i den lokala och regionala trafikplaneringen. Samarbete mellan trafikorgan, kommuner, arbetsförmedling, företag och fackliga organisationer är nödvändigt.

- Ny bebyggelse måste läggas så att arbetsresor mellan bostäder och arbetsplatser underlättas. Huvudmannen för den regionala trafiken i länet, arbetsmarknadsmyndigheterna och de fackliga organisationerna bör vara remissorgan i den fysiska planeringen.

- Nuvarande skatteavdragsregler för resor till arbetet i egen bil kan i vissa avseenden vara ett hinder för kollektiva trafiklösningar för arbetsresor. En översyn av reglerna bör ske.

I detta kapitel diskuteras vad som kan göras på olika områden för att underlätta resandet mellan bostad och arbete. Det gäller dels direkta insatser på trafiksidan, dels anpassningar också på andra områden som arbetstider och bebyggelseplanering.

Trafiken på flertalet busslinjer inom försöksområdet är som konstaterades i kapitel 6 huvudsakligen utformad för transporter av gymnasie- och grundskoleelever och för service- och inköpsresor. Få turer går på tider som passar för resor till och från arbetet.

Intervjuer med de arbetssökande liksom besöken på de större arbetsplatserna inom kommunen visade på önskemål om förbättringar av trafiken på en rad punkter. Inom länsbussbolaget gjordes parallellt med detta arbete en genomgång av trafiken i Lindesbergsregionen där man studerade det tillgängliga kapacitetsutrymmet för förbättringar när det gäller arbetsresor.

Några möjligheter att tillgodose alla krav på förbättrade resmöjligheter har naturligtvis inte funnits inom ramen för de praktiska trafikförsök med utbyggd busstrafik som nu pågår i Lindesberg. Arbetet har inriktats på förbättringar på linjesträckningar och tider som tillgodoser en större grupp människors önskemål. Detta gäller bl a resorna in till Lindesbergs centralort på morgnarna vid de vanligast förekommande arbetstiderna och likadant hem igen på eftermiddagen. När de praktiska trafikförsöken startade hösten 1977 var det också nödvändigt att finna en lösning för de resenärer som tidigare utnyttjat järnvägstrafiken från Frövi-området in till Örebro för arbetsresor - en trafik som lades ner i mitten av år 1977.

Sammantaget inrättades hösten 1977 inom länsbussbolagets linjetrafik sex helt nya bussturer, inriktade på arbetsresor. Dessutom förlängdes några befintliga turer för att täcka in ytterligare orter.

De utökningar av trafiken som gjorts i anslutning till trafikförsöket har skett inom ramen för den befintliga vagnparken och genom omdisponeringar i utnyttjandet av denna.

Vi återkommer till de ekonomiska aspekterna på en utbyggd kollektivtrafik för arbetsresor längre fram i kapitlet.

NYA BUSSTURER FÖR ARBETSRESOR

De nya turerna särskilt anpassade för arbetsresor startade i augusti 1977 i samband med övergången till 1977/1978 års tidtabell. Starten föregicks av en brett upplagd information till hushållen i Lindesbergs kommun, bl a genom annonsering i lokalpressen och en speciellt utarbetad faktafolder om trafikförsöket och den utökade trafiken. Den utökade trafiken berör linjerna Örebro - Frövi - Lindesberg och Ramsberg - Storå - Lindesberg. De nya turerna vilka också redovisas på kartorna på sidorna 74 och 75 är följande:

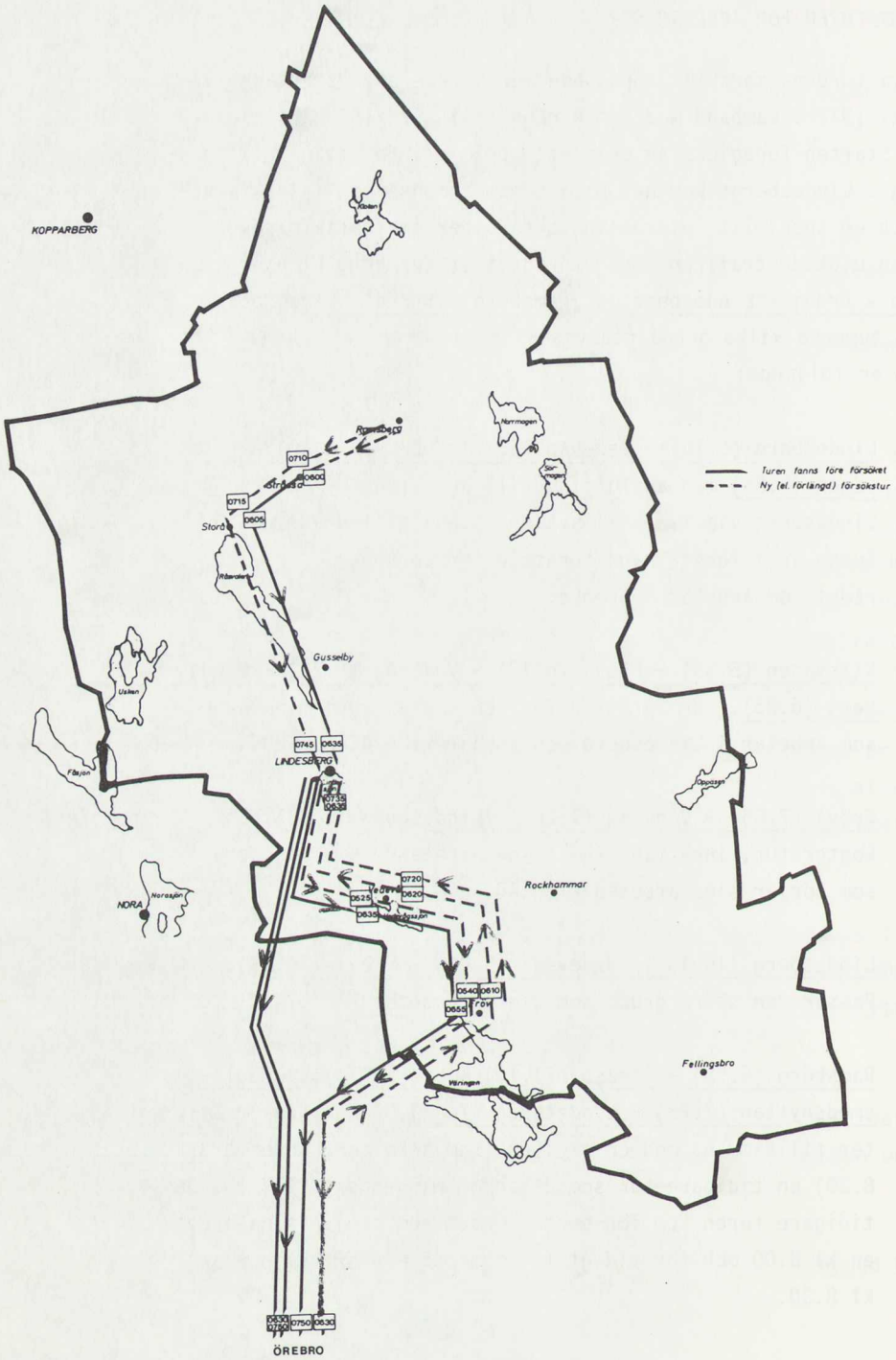
I Lindesberg (5.15) - Vedevåg (5.25) - Frövi (5.40) - Kilsvägen (5.55) med anslutning till buss (bussbyte) från Lindesberg via Yxe - Kilsvägen (5.55) till Örebro 6.30. Turen är i första hand inrättad för personer i Frövi-området som arbetar i Örebro.

II Kilsvägen (5.55) - Frövi (6.10) - Vedevåg (6.20) - Lindesberg (6.35). Tur inrättad för den stora grupp människor som arbetar i Lindesberg och börjar kl 6.45 - 7.00.

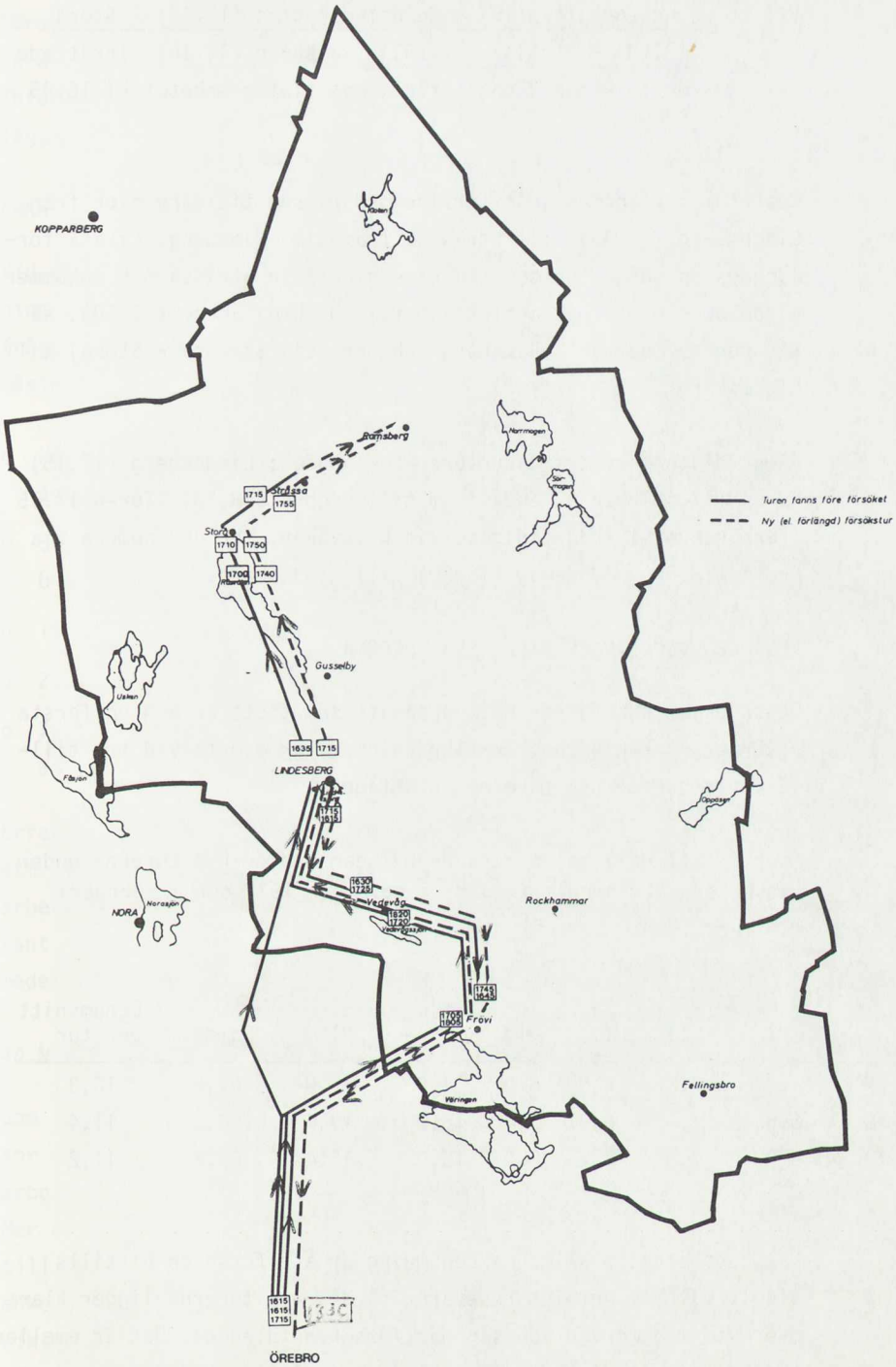
III Frövi (7.05) - Vedevåg (7.20) - Lindesberg (7.35). En s k kontorstur, inrättad främst för arbetande i Lindesberg som börjar sina arbeten kl 8.00.

IV Lindesberg (16.15) - Vedevåg (16.30) - Frövi (16.45). Passar den stora grupp som slutar arbetet kl 15.45 - 16.00.

V Ramsberg (6.55) - Stråssa (7.10) - Storå (7.15) - Guldsmedshyttan (7.25) - Lindesberg (7.45). Denna tur ersätter tillsammans med en skoltur (som ankommer Lindesberg 8.20) en tidigare tur som då ankom Lindesberg kl 8.05. Den tidigare turen kom för sent för dem som börjar sina arbeten kl 8.00 och för tidigt för gymnasieelever som börjar kl 8.30.



Bussturer som passar för resor till arbetet på morgnarna.



Bussturer som passar för resor hem från arbetet på eftermiddagarna.

VI Lindesberg (17.15) - Guldsmedshyttan (17.40) - Storå (17.50) - Stråssa (17.55) - Ramsberg (18.10). Inrättade för folk med "kontorstid", dvs slutar arbetet kl 16.45 - 17.00.

Dessutom förlängdes en eftermiddagstur, som tidigare gick från Lindesberg (16.35) till Stråssa, fram till Ramsberg. Likaså förlängdes en morgontur som tidigare gick från Stråssa och ankommer Lindesberg 6.35 (med anslutning till Örebro, ankomst 7.50), så att den nu startar i Ramsberg och går (via Stråssa - Storå) till Lindesberg.

Även följande eftermiddagsturer förlängdes: Lindesberg (17.15) - Frövi (17.45) går nu ända fram till Örebro (18.30). Turen 17.15 från Örebro slutade tidigare vid Kilsvägen, men går numera via Frövi (18.05) - Vedevåg (18.20) till Lindesberg.

RESANDEUTVECKLINGEN PÅ DE NYA TURERNA

Dessa praktiska försök har nu pågått snart ett år och en första utvärdering kan göras. Trafikräkningar har gjorts vid tre tillfällen sedan de nya turerna inrättades.

Genomsnittliga antalet resande per dag med de nya turerna under mätveckorna (måndag - fredag) i november 1977 och i februari och mars 1978:

Tur:	I	II	III	IV	V	VI	Summa	Genomsnitt per tur
nov. -77	11,6	7,8	5,8	6,8	14,6	15,0	61,6	10,3
febr.-78	6,8	7,8	6,8	9,4	18,0	19,4	68,2	11,4
mars -78	8,8	7,8	8,2	8,0	18,0	16,4	67,2	11,2

Länsbussbolagets allmänna bedömning är att försöken hittills slagit väl ut. Antalet resenärer på de nya turerna ligger klart över vad man förväntade sig när försöken inleddes. Det är emellertid ännu för tidigt att göra någon mer slutlig bedömning av resandeutvecklingen. Den senaste räkningen är från mars 1978 och då hade endast 6 månader förflutit sedan starten för de nya turerna.

Först efter ungefär ett år brukar resandefrekvensen ha stabiliserat sig. Så lång tid tar det i allmänhet, även med en intensiv information, för människor att först upptäcka en ny tur och sedan lägga om sin vardagsrutin efter denna.

ENKÄT BLAND RESENÄRERNA

Vid resanderäkningen i november gjordes också en enkätundersökning bland resenärerna i några för trafikförsöket intressanta frågor. Alla resenärer svarade inte på enkäten varför resultaten måste tolkas med viss försiktighet. Men här är några siffror.

- Mer än 85 % av resenärerna på de nya turerna uppgav att de åkt regelbundet med respektive tur till och från arbetet.
- 60 % av resenärerna består av personer som tidigare åkt egen bil till och från arbetet.
- 15 % hade tidigare åkt med annan busstur.
- 20 % hade tagit sig till arbetet med "annat färdsätt".
- 70 % av resenärerna på de nya turerna var kvinnor. På flera av turerna var det enbart kvinnor som åkte.

Erfarenheterna från försöket i Lindesberg visar att det finns ett intresse för kollektivtrafik på tider som är anpassade för arbetsresor. Att så är fallet i de större orterna i landet är känt sedan tidigare. Försöket visar att detta också gäller i en medelstor kommun som Lindesberg.

40 NYA ARBETSRESANDE

Som framgår av tabellen på sidan 76 sker dagligen ett 70-tal resor med de sex nya turerna. De stora flertalet av dessa resor är arbetsresor. Det visar den enkät som gjorts bland resenärerna. Mer än 85 % uppger att de regelbundet åker med de nya turerna till och från arbetet. Det betyder drygt 60 arbetsresor per dag, enkel väg. Huvuddelen av de resande åker sannolikt buss i båda riktningarna. Det skulle innebära ett tillskott av arbetsresande på de nya turerna med ca 30 personer. Till detta skall läggas de ytterligare resande som tillkommit på de fyra turer som förlängts. Någon särskild räkning av dem har inte gjorts, men enligt läns-

bussbolagets bedömning torde det röra sig om minst ett 10-tal personer.

Sammantaget skulle således den utbyggda busstrafiken utnyttjas av ca 40 personer för resor till och från arbetet. Utifrån svaren i enkäten bland de resande kan räknas fram att,

- o 24 av dessa 40 tidigare har åkt egen bil,
- o 6 har tidigare åkt med annan busstur och
- o 8 har tidigare tagit sig till arbetet med "annat färdsätt".

Detta ger summerat 38 personer. För återstående 5 %, vilket motsvarar 2 personer, saknas uppgift om tidigare färdsätt till arbetet.

KOSTNADER OCH INTÄKTER AV EN UTBYGGD KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafik för arbetsresor drar liksom annan kollektivtrafik betydande kostnader, men ger också stat och kommun ökade intäkter, direkt och indirekt. Kostnaderna för en utbyggnad av trafiken är som vi skall se i det följande i mycket beroende av i vilken utsträckning det finns outnyttjad kapacitet i den befintliga fordonsparken. De utökningar av trafiken som länssbussbolaget gjort har, som tidigare nämnts, skett inom ramen för den befintliga vagnparken.

ÖKADE BILJETTINTÄKTER

De 40 arbetspendlarna på den utökade trafiken kan samtliga antas utnyttja månadskort. Av dessa har de 6 personer som endast bytt från en busstur till en annan sådant kort sedan tidigare. Räknat på elva månader och 50 kronor per månad betyder de 34 nytillkomna bussresenärerna ca 19 000 kronor i ökade biljettintäkter per år för länsbussbolaget. Därtill kommer ökade biljettintäkter från det uppskattningsvis tiotal personer som utöver de arbetsresande åker med de nya turerna. Dessa intäkter kan beräknas till minst ca 5 000 kronor per år. Sammantaget skulle den utökade trafiken ge länsbussbolaget omkring 24 000 kronor i ökade biljettinkomster per år.

Det ska påpekas att denna beräkning är gjord på basis av de resandesiffror som noterats under det första året som de nya turerna funnits och också på de taxor som då gällt för länsbussbolagets trafik.

Detta gäller allmänt för de beräkningar över kostnader och intäkter för den utökade trafiken som redovisas i det följande. Förändringar i de resandes antal och sammansättning liksom ändringar i biljettpriserna kan självfallet påverka beräkningarna uppåt eller nedåt.

ÖKADE SKATTEINKOMSTER FÖR STAT OCH KOMMUN

Utöver de ökade biljettintäkterna ger den utbyggda busstrafiken också ökade skatteinkomster till stat och kommun.

De 24 personer som tidigare åkt i egen bil till arbetet får i sin självdeklaration nu göra avdrag endast för den faktiska biljettkostnaden på 50 kronor per månad, eller totalt 550 kronor per år. Innan de nya bussturerna inrättades fick de göra avdrag för resor i egen bil. De avdragen ligger betydligt högre. En person med två mil till arbetet (enkel väg) får göra avdrag för ca 900 mil à 5:20 kronor, eller totalt ca 4 700 kronor per år. Två mil torde vara normal körsträcka till arbetet för de arbetspendlande utefter de linjer på vilka de nya turerna satts in.

En övergång från bilåkande till kollektivt åkande betyder på detta sätt 4 150 kronor mindre i avdrag per person och år. Vid en marginalskatt på 60 % innebär detta 2 500 kronor i ökad skatt. Summerat för de 24 personer som genom den utbyggda busstrafiken i Lindesberg gått över från att resa i egen bil till att åka buss i stället betyder detta ungefär 60 000 kronor i ökade skatteinkomster för stat och kommun.

En annan viktig följd av dessa personers övergång från bil till att åka buss till arbetet är att de bilar som de inte längre använder nu blir tillgängliga för andra i familjen att utnyttja för arbetsresor, vilket vi återkommer till.

För de 6 personer som endast bytt från en annan tur till en av de nya turerna påverkas inte den ekonomiska bilden varken för dem själva eller för stat och kommun.

Det kan den däremot göra för de 8 personer som gått över från "annat färdsätt" till att nu åka buss. Här måste man skilja på vilket tidigare färdsätt det gäller. För några rör det sig antagligen om en övergång från cykel eller moped. För andra kan det vara så att man tidigare fått åka med någon person som har bil. I det förra fallet torde avdraget nu öka något jämfört med tidigare eftersom man för cykel och moped knappast kommer upp i de 550 kronor som det kostar att åka buss per år. Detsamma kan också gälla för personer i den senare gruppen om en person betalat lite för att få åka med som medpassagerare. För medåkande som betalar ett högre belopp kan dock avdraget bli mindre än tidigare. Det är således svårt att göra någon säker bedömning av hur avdragen och därmed skatten påverkas för den grupp arbetspendlare som går över från annat färdsätt till buss. I de här redovisade beräkningarna har skatteavdragen sammantaget för denna grupp antagits vara oförändrade.

Den från ekonomisk synpunkt mest intressanta gruppen bland de nya resande är de personer som genom en utbyggd busstrafik får möjlighet att gå ut på arbetsmarknaden. Antingen direkt så att de utnyttjar de nya turerna eller indirekt genom att de får tillgång till familjens bil genom att den som tidigare använt den nu kan åka buss i stället till arbetet. Hur många det kan röra sig om i Lindesberg har vi ingen klar uppfattning om. Det är svårt att få fram någon exakt siffra på detta eftersom det knappast går att få någon fullständig bild av vilka andra möjligheter som kan ha funnits för en person att ta sig till och från arbetet. Vi avstår därför att ange någon siffra över hur många nya förvärvsarbetande den utbyggda trafiken kan ha givit. I stället skall vi här redovisa några räkneexempel över hur mycket även små sådana tillskott betyder för den ekonomiska kalkylen.

En ytterligare person ut på arbetsmarknaden med en årslön på 55 000 kronor betalar något under 40 % i inkomstskatt eller ca 20 000 kronor. Till detta skall också läggas arbetsgivaravgifter.

De uppgår totalt till uppemot 40 %. Av dessa går ca 15 % direkt till staten, vilket på en årslön på 55 000 kronor motsvarar ca 8 000 kronor. De övriga ca 20 % i avgifter som betalas in av arbetsgivaren - ATP-avgiften m m - är mer bundna vad gäller användningen och bör därför inte tas med i detta sammanhang. Detta gör sammantaget att stat och kommun får ca 28 000 i ökade skatter och avgifter för varje person som börjar förvärvsarbeta. I det fall bristande resmöjligheter utgjort ett avgörande hinder för en person att gå ut på arbetsmarknaden kan det vara riktigt att räkna in dessa pengar i kalkylen över vad en utbyggd kollektivtrafik ger av kostnader och inkomster.

Samtidigt ska man ha klart för sig att de i många fall inte är endast ett hinder som ligger i vägen för en persons utträde på arbetsmarknaden. Det kan också krävas en daghemsplats, yrkesutbildning etc. Detta innebär i så fall också ökade kostnader för samhället. Kostnader som den framräknade inkomstökningen till stat och kommun också ska täcka. I en del fall kan emellertid det förhållandet att en person börjar förvärvsarbeta innebära minskade kostnader för samhället genom att t ex arbetslöshetsunderstöd inte längre behöver betalas ut eller att bostadsbidraget inte behöver vara lika stora som tidigare. Det är svårt att bedöma åt vilket håll dessa kostnads- och intäktsposter slår sammantaget.

Av stor ekonomisk betydelse i sammanhanget är också de människor som kör egen bil till arbetet men som genom den förbättrade busstrafiken inte längre sparar 1,5 tim per dag i restid och därför inte får göra avdrag för bil. De får i fortsättningen göra avdrag endast för busskostnaden på i detta fall 550 kronor per år. För dem - liksom för gruppen som gått över från bil till buss - minskar nu avdraget vilket betyder 2 500 kronor per år i ökade skatteinkomster för stat och kommun. Detta räknat på en genomsnittlig körsträcka på 2 x 2 mil per dag och 60 % i marginalskatt. Hur många personer detta kan gälla är svårt att uppskatta. Låt oss för enkelhets skull antaga att det gäller hälften av det antal som gått över från bil till buss, eller 12 personer. De minskade avdragen skulle då betyda ca 30 000 kronor mer i skatt. Förmodligen ligger den faktiska siffran betydligt högre.

EN SUMMERING

- Den utbyggda busstrafiken för arbetsresor i Lindesberg kan beräknas kosta länsbussbolaget ca 250 000 kronor per år.

- Biljettintäkterna ökar med ca 24 000 kronor om året.

- De 24 personer som gått över från bil till buss ger genom de minskade reseavdragen ca 60 000 kronor i ökade inkomster till stat och kommun.

- De som bytt från annan busstur respektive från "annat färdsätt" torde i stort inte betyda något i ekonomiskt hänseende.

- Minskade avdrag för personer som kör bil trots att de inte får göra avdrag för mer än kostnaderna för buss och därmed ökade skatteinkomster för stat och kommun; här uppskattade till ca 30 000 kronor.

- Det direkta ekonomiska utfallet av den utbyggda busstrafiken beror sedan på hur många personer som genom denna fått möjlighet att gå ut i förvärvsarbete. Fem nya förvärvsarbetande skulle ge stat och kommun ökade inkomster i form av skatter och avgifter på drygt 135 000 kronor vilket motsvarar ungefär det belopp som återstår att täcka av kostnaden för den utbyggda trafiken.

Det skulle i trafikförsöket i Lindesberg således räcka med mindre än två sådana nya förvärvsarbetande per nyinsatt tur för att kostnader och inkomster skall gå ihop. Detta då räknat för länsbussbolaget samt stat och kommun sammantaget.

KOSTNADSFÖRDELNINGEN MELLAN STAT, LANDSTING OCH PRIMÄRKOMMUNER

Vi skall här göra en sammanställning över hur kostnader och intäkter fördelar sig mellan olika parter.

Som tidigare nämnts går det inte att göra någon exakt uppskattning av hur många personer som genom en utbyggd kollektivtrafik kan komma ut på arbetsmarknaden. I sammanställningen har detta

antal satts till fem personer, dvs det antal som krävs för att få en täckning av de kostnader som den utbyggda trafiken i Lindesberg redovisar. Detta då inte som en siffra över det faktiska utfallet av trafikförsöket utan som ett räkneexempel för att belysa hur kostnader och intäkter fördelar sig vid en sådan sysselsättningsökning.

Sammanställningen visar fördelningen innan eventuella bidrag från stat, landsting och kommuner. Uppgifterna är baserade på material som kommit fram inom trafikförsöket. På en del punkter har vissa kompletterande antaganden och uppskattningar fått göras, vilket innebär att beräkningarna inte får hårddras i sina detaljer. Sammanställningen ger dock en allmän bild av de ekonomiska följderna för olika parter av en utvidgad busstrafik för arbetsresor.

Fördelningen av de ökade skatteinkomsterna är gjord utifrån en landstingsskatt på 11:50 kr, en kommunalskatt på 16:50 kr och en kyrkoskatt på 1:00 kr, dvs totalt 29:00 kr i kommunal utdebitering.

	Bussbolaget	Kommunen	Landstinget	Staten	Totalt
KOSTNADER					
Merkostnader för den utbyggda trafiken	250 000				250 000
Summa kostnader	250 000				250 000
INKOMSTER					
Ökade biljettintäkter	24 000				24 000
Ökade skatteinkomster från personer som bytt från bil till buss genom minskade avdrag		16 500	11 500	31 000	
Ökade skatteinkomster från personer som åker bil till arbetet men genom den utbyggda busstrafiken får göra avdrag endast för busskostnaden		8 250	5 750	15 500	29 500
Ökade skatteinkomster från personer som genom en utbyggd kollektivtrafik kan gå ut i förvärvsarbete (räknat på 5 sådana nya förvärvsarbetande)		41 250	28 750	27 500	97 500
Ökade inkomster i form av arbetsgivaravgifter till staten				40 000	40 000
Summa inkomster	24 000	66 000	46 000	114 000	250 000

EN TIONDEL TÄCKS GENOM ÖKADE BILJETTINTÄKTER

Av sammanställningen framgår att bussbolaget kan beräknas få en tiondel av merkostnaderna för den utbyggda trafiken täckta genom ökade biljettinkomster. Biljettinkomsterna svarar i genomsnitt i landet för uppemot hälften av kostnaderna för den lokala och regionala busstrafiken. Andelen ligger dock genomgående lägre på turer med ett stort inslag av arbetsresor, eftersom huvuddelen av denna grupp resande använder månadskort eller länskort där sådant finns. Vidare ligger andelen lägre på glesbygdslinjer med begränsat trafikunderlag, vilket det är fråga om i Lindesberg. Även om biljettinkomsterna kanske är något för lågt beräknade torde de inte svara för mycket mer än här angivna 10 % av den totala kostnaden.

Resterande del av kostnaderna måste således täckas genom anslag från landsting och kommuner samt genom bidrag från staten. En utgångspunkt för fördelningen av dessa kostnader skulle kunna vara de inkomster som respektive part får, genom minskade skatteavdrag och genom att fler människor kommer ut i förvärvsarbete.

STATEN FÅR ÖVER 50 % AV DE ÖKADE SKATTEINKOMSTERNA

Staten skulle som framgår av sammanställningen få den största delen drygt 50 %, av inkomstökningarna av skatter och avgifter, kommunerna skulle få ungefär 30 % och landstinget 20 %. Detta räknat på inkomstökningarna vid sidan om de ökade biljettintäkter som direkt går till bussbolaget. Bilden är i stort densamma även om man räknar endast de ökade skatteinkomster som erhållits genom minskade bilavdrag för dem som gått över från bil till buss.

Utgår man från den kilometerkostnad på ca 3 kronor som redovisas för de nya turerna i Lindesberg skulle ungefär 30 öre täckas av ökade biljettintäkter. Låter man sedan inkomstökningarna för stat, landsting och kommunerna vara vägledande för hur resten av kostnaderna skall fördelas får man följande fördelning:

Kilometerkostnad för den utbyggda trafiken	3:00 kr	
Ökade biljettintäkter	0:30 kr	
Återstår att täcka genom anslag	2:70 kr	
Kostnadsfördelning motsvarande de inkomstökningar den utökade trafiken kan ge olika parter		
staten	1:35 kr	50 %
landstinget	0:55 kr	20 %
kommunerna	0:80 kr	30 %

STATSBIDRAG PÅ 1:60 KRONOR PER KILOMETER

De redovisade siffrorna kan jämföras med kostnadsfördelningen i dag när det gäller den regionala och lokala busstrafiken. Det nya bussbidragssystem som beslutats av riksdagen under våren 1978 innebär att det utgår statsbidrag med 1:60 kronor per kilometer för tre dubbelturer på respektive linjesträckning per dag måndag till fredag. För turer därutöver utgår inget statsbidrag.

Landstinget och kommunerna svarar i Örebro län för vardera hälften av länsbussbolagets kostnader som inte täcks av biljettinkomster och statsbidrag.

I de fall där de nya turerna för arbetsresor ryms inom de statsbidragsberättigade tre dubbelturerna per dag täcks sålunda drygt 50 % av kilometerkostnaden på 3 kronor av statsbidrag eller med 1:60 kronor. Resten fördelar sig med 0:55 öre på vardera landsting och kommuner. Fördelningen skulle i detta fall bli följande:

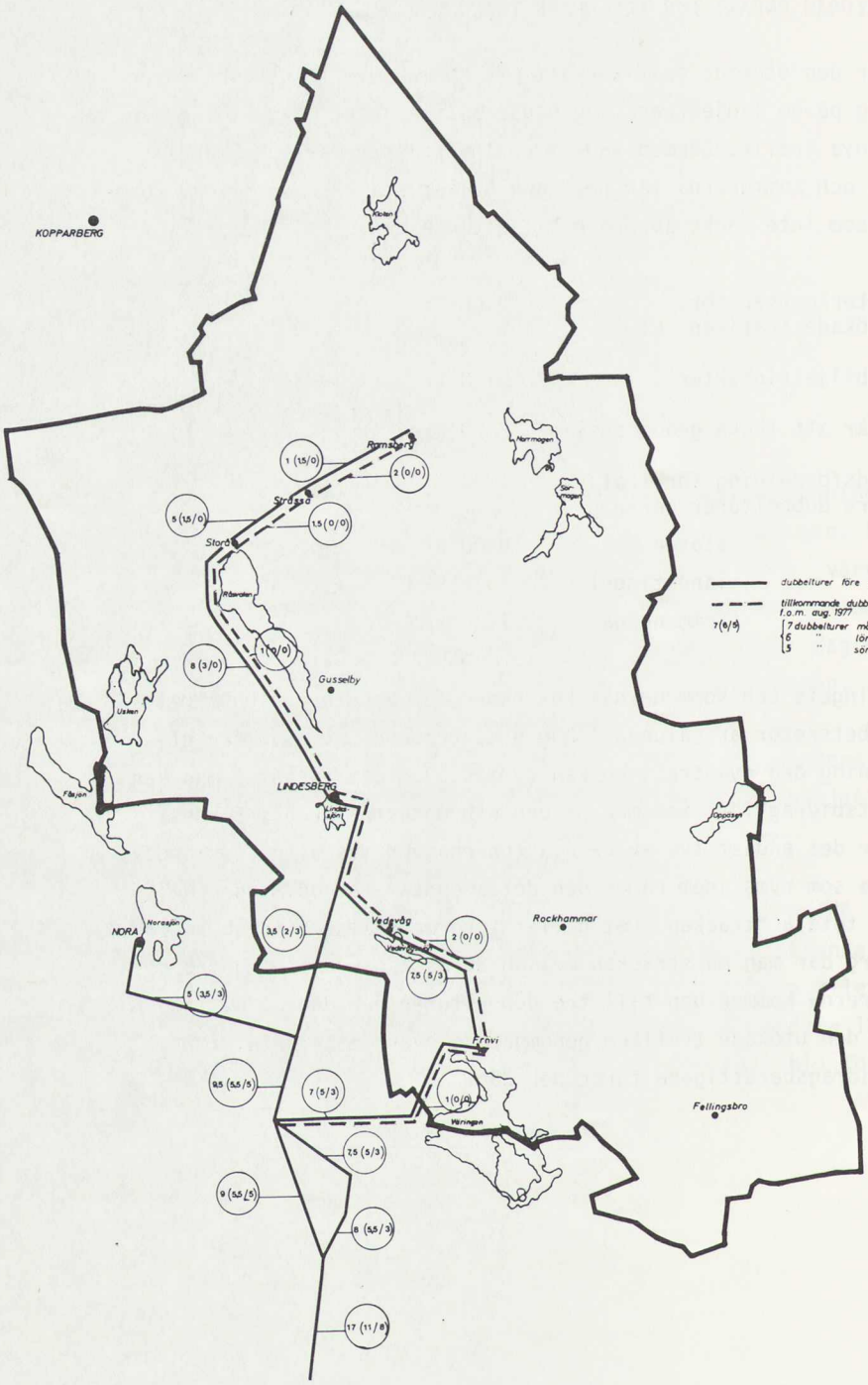
Kilometerkostnad för den utbyggda trafiken	3:00 kr	
Ökade biljettintäkter	0:30 kr	
Återstår att täcka genom anslag	2:70 kr	
Kostnadsfördelning för ny trafik som ryms inom statsbidragsberättigade tre dubbelturer per dag		
staten	1:60 kr	60 %
landstinget	0:55 kr	20 %
kommunerna	0:55 kr	20 %

STATSBIDRAG ENDAST FÖR TRE DUBBELTURER PER DAG

Innebär den utökade trafiken att man kommer över tre dubbelturer per dag på en linjesträckning utgår alltså inget statsbidrag för denna nya trafik. Därmed ändras kostnadsbilden markant. Landstinget och kommunerna får helt och hållet stå för den del av kostnaden som inte täcks av ökade biljettintäkter.

Kilometerkostnad för den utökade trafiken	3:00 kr	
Ökade biljettintäkter	0:30 kr	
Återstår att täcka genom anslag	2:70 kr	
Kostnadsfördelning för trafik över tre dubbelturer per dag		
staten	0:00 kr	0 %
landstinget	1:35 kr	50 %
kommunerna	1:35 kr	50 %

Landstingets och kommunernas kostnader för en utbyggd busstrafik för arbetsresor är sålunda i hög grad beroende av i vilken utsträckning den nya trafiken kan rymmas inom det turantal man kan få statsbidrag för. Ser man på den utbyggda trafiken i Lindesberg är det endast två av de nya turerna och två av de förlängda turerna som ryms inom ramen och detta endast för en mindre del av den totala sträckan. Det gäller turerna mellan Lindesberg och Ramsberg där man på sträckan mellan Stråssa och Ramsberg med de nya turerna kommer upp till tre dubbelturer per dag. I övrigt ligger den utökade trafiken genomgående över detta antal för statsbidragsberättigade turer per dag.



Totalt antal dubbelturer per dag på olika linjesträckningar.

Här har översiktligt redovisats de ekonomiska effekterna för stat, kommun och landsting av en utbyggd busstrafik för arbetsresor. Beräkningarna visar att huvuddelen, mer än 50 %, av de ökade skatteinkomsterna tillfaller staten. Det är mot den bakgrunden rimligt att staten genom statsbidrag för denna typ av busstrafik svarar för en betydande del av de totala kostnaderna för denna. Det är också fallet så länge utbyggnaden av trafiken ryms inom de tre dubbelturer per dag för vilka statsbidrag utgår. Erfarenheterna från Lindesberg visar emellertid att nya turer för arbetsresor i mycket liten utsträckning ryms inom denna ram. På de linjesträckningar där det finns ett trafikunderlag för turer inriktade på arbetsresor finns det redan tidigare vanligen mer än tre turer. Förhållandena torde vara desamma i flertalet mindre och medelstora kommuner i landet.

En utbyggnad av busstrafiken för arbetsresor med två à tre turer på morgnarna när arbetet börjar och lika många turer på eftermiddagen är ett minimum för att man skall kunna erbjuda kollektiva resmöjligheter för personer med olika arbetstider. Skall en sådan utbyggnad kunna åstadkommas synes en viktig förutsättning vara att statsbidrag kan erhållas för dessa nya turer. Detta förutsätter då en utökning av antalet statsbidragsberättigade turer. Reglerna för statsbidrag borde enligt vår mening kompletteras med en möjlighet att få bidrag för ytterligare två alternativt tre dubbelturer per dag för turer vid de för arbetsresor intressanta tiderna morgnar och kvällar utöver nuvarande maximala tre dubbelturer.

HÖGRE KOSTNADER OM FORDONSPARKEN MÅSTE UTÖKAS

De kostnadssiffror som här har redovisats gäller som tidigare nämnts i en situation där utvidgningen har kunnat ske inom den befintliga fordonsparken. Måste det till utökningar kan kostnaderna bli högre.

En ny buss för linjetrafik kostar med dagens priser mellan 400 000 och 500 000 kronor. Den tekniska livslängden är ca 15 år, den ekonomiska några år därunder. De fasta kostnaderna - innefattande avskrivningar, ränta, skatt, försäkringar och garagering - belöper sig till ca 55 000 kronor per år. De rörliga

kostnaderna för drivmedel, underhåll, km-skatt m m ligger på ca 1:10 kronor per kilometer. En heltidsanställd bussförare kostar idag ca 100 000 kronor per år. Till detta kommer sedan kostnader för administration, terminalavgifter m m. Kostnadsuppgifterna avser länsbolagets bussar.

EN KILOMETERKOSTNAD PÅ 5:70 KRONOR

För en ny buss som utnyttjas för ca 5 000 mils körning per år blir kostnaderna i dagens priser följande:

Fasta fordonskostnader	55 000:--	19 %
Rörliga fordonskostnader	55 000:--	19 %
Personalkostnader	150 000:--	53 %
Övriga kostnader	25 000:--	9 %
	285 000:--	100 %
	= 5:70 kronor/km	

Kilometerkostnaden på de nya turerna för arbetsresor i Lindesberg kan beräknas till drygt 3 kronor. Där fanns det alltså viss outnyttjad kapacitet i den befintliga fordonsparken och utökningen kunde ske inom ramen för denna.

Det högre kilometerpris som uppstår om vagnsparken måste utvidgas påverkar naturligtvis den ekonomiska kalkylen och kravet på antalet resenärer på den utökade trafiken. Merkostnaden för den nya trafiken för arbetsresor i Lindesberg skulle ha uppgått till nästan det dubbla. För att få samma kostnadstäckning skulle resandeantalet behövt vara i motsvarande grad större.

KRAV PÅ EFFEKTIVT UTNYTTJANDE AV FORDONSPARKEN

Av det sagda framgår vikten av ett effektivt utnyttjande av fordonsparken. I första hand måste man se på möjligheterna att klara en eventuell utökning av trafiken inom den befintliga kapaciteten. Trafikförsöket visar att det i en kommun som Lindesberg finns ett sådant utrymme. Bussparken är i stort dimensionerad efter de toppbelastningar som inträffar under några timmar

morgon och kväll när barnen skall till och från skolan. Under övrig tid är kapaciteten inte fullt utnyttjad. Det finns därför en outnyttjad kapacitet som kan användas för att utvidga trafiken vid tider som passar för arbetsresor. Säkerligen är detta ett förhållande som inte bara gäller för Lindesberg utan också i andra kommuner men för närvarande inte har någon utbyggd busstrafik för arbetsresor.

För att nå detta bättre utnyttjande av fordonskapaciteten krävs - visar också försöket - en god planering av trafikresurserna. Stora vinster kan vidare nås i detta avseende genom en samordning av de förvärvsarbetandes arbetstider och en anpassning mellan dessa och skolans arbetstider, vilket vi återkommer till längre fram i detta kapitel.

Är det så att man måste köpa in ytterligare en buss är det likaså viktigt att man får ett nöjaktigt utnyttjande av denna. Det är svårt att motivera en utökning av fordonsparken med inrättande av en eller ett par nya turer. Man måste hela tiden se på vilket utnyttjande man kan få av trafikkapaciteten i dess helhet.

En tur för arbetsresor i undersökningsområdet är i genomsnitt ca 20 kilometer lång vilket med fram- och återkörning och 250 dagar ger 1 000 mil per år. Detta motsvarar ungefär 20 % av det transportarbete en buss behöver göra för att ligga på acceptabel utnyttjandenivå. För att motivera ytterligare en buss skulle med detta sätt att räkna här krävas att man inrättade fem turer. Helst bör man få ett ännu högre utnyttjande.

Ser man till den enskilda turen är en grundförutsättning för att en sådan ska sättas in att trafikunderlaget har en viss omfattning. Om antalet resenärer är så stort att trafikintäkterna täcker kostnaderna för turen i fråga är avgörandet enkelt. I befolkningsglesa områden av det slag som stora delar av Lindesbergs kommun representerar, är det dock ganska få linjesträckningar där nya turer i tidslägen för arbetsresor skulle bli självbärande. Detta åtminstone sett i ett kortare tidsperspektiv. Får man igång en fungerande trafik för arbetsresor kan emellertid trafikunderlaget efter hand komma att öka. Man får därför inte se en-

bart på det trafikunderlag som kan bedömas finnas i nuläget. Till detta skall också läggas att förändringar av bensinpriser m m inom en kanske inte avlägsen framtid allmänt kan öka intresset för och behovet av en utbyggd kollektivtrafik för arbetsresor.

En utbyggnad av busstrafiken för arbetsresor blir på detta sätt en vidare ekonomisk fråga och därmed också en politisk fråga. Avgörande blir till sist den värdering som man från länsbussbolagets ägare - landstinget och kommunerna i länet - gör av att ha en fungerande kollektivtrafik också för arbetsresor. Men det är också en fråga om vilka bidrag man är beredd att skjuta till från statens sida för en sådan trafik.

NYA TYPER AV TRAFIKLÖSNINGAR MÅSTE PRÖVAS

Trafikförsöket i Lindesberg visar både på möjligheterna och svårigheterna att med en konventionell busstrafik ordna en fungerande trafikapparat för arbetsresor i glesbygden och på mindre och medelstora orter. Det går, visar försöket, att bygga upp en sådan på linjesträckningar och på tider där det finns ett visst resandeunderlag. Särskilt som det i många fall finns en outnyttjad kapacitet inom den befintliga fordonsparken före och efter toppbelastningarna morgnar och eftermiddagar när barnen skall skjutsas till och från skolan.

Men trafikförsöket visar också att det inte är möjligt att med linjebusstrafik i traditionell mening nå ut till alla delar av en kommun. Här måste andra typer av trafiklösningar prövas.

MINDRE BUSSAR KNAPPAST NÅGOT ALTERNATIV I LINJETRAFIKEN

Inom trafikförsöket har diskuterats möjligheterna att utnyttja mindre bussar som tar ungefär hälften så många passagerare mot vad den normalsstora bussen gör. Det är ett alternativ som ofta framförts i debatten när det gäller att få ned fordonskostnaden på turer och linjesträckningar med begränsat trafikunderlag. Inköpspriset ligger lägre för dessa bussar och det gäller till en del också de rörliga kostnaderna.Å andra sidan är den tekniska livslängden kortare.

Kostnadsbilden för en ny mindre buss kan se ut enligt följande:

Fasta fordonskostnader:	35 000:--
Rörliga fordonskostnader:	45 000:--
Personalkostnader:	150 000:--
Övriga kostnader	25 000:--
Summa	255 000:--
	= 5:10 kronor/km

För att de lägre kostnaderna hos den mindre bussen skall kunna tas tillvara måste denna kunna utnyttjas under hela trafikdygnet. Således måste det finnas transportuppdrag för bussar av denna typ såväl under trafiktopparna på morgnar och eftermiddagar som under lågtrafiktid. Problemet är att dessa mindre bussar inte räcker till under trafiktopparna. Då behövs den normalstora bussen mer än väl. Sammantaget blir därför den mindre bussen för en trafik som det här är fråga om inte ekonomiskt fördelaktigare än den normalstora bussen, snarare tvärtom.

KOMPLETTERINGSTRAFIK MED TAXI

En annan tanke som förts fram i debatten är användande av kompletteringstrafiken med taxi också för arbetsresor. Man skulle då bygga ut den kompletteringstrafik för serviceresor som flertalet kommuner infört under senare år. Det finns dock betydande svårigheter förknippade med en sådan utbyggnad, både praktiska och ekonomiska.

I det här aktuella försöksområdet, Lindesbergsregionen, är de taxibilar som sköter kompletteringstrafiken redan nu fullt engagerade på morgnar och eftermiddagar, då främst med skolskjutsuppdrag. Det finns således i dagsläget inte utrymme för en trafik också för arbetsresor.

Ett annat problem är kostnaden. Kompletteringstrafiken är anropsstyrd, dvs den som önskar anlita kompletteringstrafiken måste beställa resan i regel dagen före resdagen. Trafiken ställs in de dagar då ingen beställning görs. Utnyttjandet varierar mycket

mellan olika kommuner och också mellan olika linjesträckningar inom en och samma kommun. I en del fall körs inte mer än 10 % av turerna. Detta är förklaringen till de förhållandevis låga kostnader som kompletteringstrafiken drar för kommunerna.

När det gäller arbetsresor skulle man inte få samma variation i utnyttjandet och därmed inte heller samma låga utnyttjandegrad. Kostnaden per resenär och förvärvsarbetande skulle bli mycket hög. En kompletteringstrafik kan med den uppläggningen den har idag mot denna bakgrund knappast ses som en realistisk lösning för resor till och från arbetet. I vissa fall kan naturligtvis denna trafikform visa sig vara den enda möjligheten, men detta då i speciella fall och inte som någon allmän trafiklösning för glesbygdsboendes arbetsresor.

ETT SAMBUSSSYSTEM MED MINIBUSSAR SOM KÖRS AV DE FÖRVÄRVSARBETANDE SJÄLVA

En annan lösning, som vi diskuterat inom trafikförsöket, skulle kunna vara vad vi kallar sambussystem. Tanken är där att ett företag samutnyttjar minibussar med en grupp anställda som använder bussen för att ta sig till och från arbetet. Under den tid som bussen inte används för arbetsresor kan den utnyttjas av företaget för andra typer av transporter. På detta sätt behöver de som åker sambuss inte stå för hela fordonskostnaden. Tanken är vidare att bussen framförs av de resande själva. De får sinsemellan komma överens om vem som får köra, vem som ska fungera som reserv för föraren, tider m m. De som utnyttjar bussen - företaget och de arbetsresande - delar på den fasta kostnaden för fordonet.

Sambussystem har med olika uppläggning prövats vid några företag i landet. Någon samlad bild över detta finns inte men en inventering av vad som gjorts på detta område har nyligen startat vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Vi har fått en del material därifrån. Materialet visar att det finns en hel del frågetecken kring en verksamhet av detta slag. Det gäller både frågan om hur trafikformen uppfattas av resenärerna och frågor av praktisk och principiell natur. Det bör vidare undersökas

på vilket sätt samhället eventuellt skulle kunna stödja en sambussverksamhet organisatoriskt och kanske också ekonomiskt om trafikformen visar sig intressant att satsa på. En viktig fråga i sammanhanget är hur en eventuell verksamhet med sambuss skall inordnas och samordnas med trafiksystemet i övrigt. Det är enligt vår mening angeläget att man här får en organisation av verksamheten som ger trafikhuvudmannen i länet den samordningsmöjligheten. Många av dessa frågor kan knappast klaras ut med mindre än att man ger sig in i praktiska försök med sambuss.

Vi har inom trafikförsöket tagit initiativ till en sådan försöksverksamhet och detta vid lasarettet i Lindesberg. Där pågår nu en större utbyggnad och en betydande utökning av personalen kommer att ske under de närmaste åren med början under hösten 1978. Projektet planeras i samarbete mellan sysselsättningsutredningen, kommunikationsdepartementet, länsbussbolaget och landstinget i Örebro län samt arbetsförmedlingen i Lindesberg. Arbetet befinner sig fortfarande på ett förberedande stadium och praktiska trafikförsök planeras med början under hösten 1978.

DE EKONOMISKA ASPEKTERNA PÅ SAMBUSS

Något också om de ekonomiska förutsättningarna för sambuss. I det försök med sambuss som här har diskuterats skulle ett antal minibussar långtidshyras (s k leasing) gemensamt av en grupp anställda och av landstinget. Årshyran per buss ligger på ca 25 000 kronor och i detta ingår då också service, skatt och försäkring. Av detta belopp skulle de anställda betala hälften, dvs 12 500 kronor. Tillkommer så kostnader för bensin och olja på ca 3 kronor per mil. Detta räknat efter en bränsleförbrukning på ca 1,5 liter per mil och ett bensinpris på något under 2 kronor per liter.

Genomsnittliga ressträckan för arbetspendlare i Lindesberg kan, som tidigare nämnts, beräknas ligga på ca 4 mil per dag, detta fram och åter. För en minibuss som används gemensamt av flera pendlare får man räkna med något längre totalkörsträcka eftersom alla medåkande sannolikt inte bor på precis samma ställe. Kostnaden för bussen skulle för de anställdas del därmed bli

följande:

Långtidshyrning av fordonet	12 500:-
Bensin och olja (räknat efter 5 mil per dag vilket ger ca 1 200 mil per år och 3 kronor per mil för bensin och olja)	3 600:-
Summa	16 100:-

För en grupp på t ex åtta personer blir reskostnaden per år något under 2 000 kronor per person. Under förutsättning att avdrag medges för den faktiska kostnaden för den som åker sambuss blir skattereduktionen med 60 % marginalskatt ca 1 200 kronor. Nettokostnaden skulle för den enskilde bli ca 800 kronor per år, vilket kan jämföras med 220 kronor för den som åker buss och 1 900 kronor för den som åker egen bil och som får göra avdrag för detta.

Vi har tidigare i kapitlet diskuterat kostnaderna och intäkterna för stat och kommun av en utbyggd busstrafik. Förutom de direkta kostnaderna för trafiken subventionerar samhället också resorna till och från arbetet genom skatteavdragsmöjligheterna för arbetsresor. Det kan när det gäller sambuss vara intressant att se på storleken av denna subvention för olika färdsätt. Subventionen per år för en person som åker 4 mil om dagen är följande:

Buss	330:--
Sambuss	1 200:--
Egen bil	2 800:--

På samma sätt som när det gäller busstrafiken kan det om man ser till samhällets subvention via skatteavdragen finnas skäl att överväga någon form av bidrag för en sambussverksamhet. Det kan nämnas att en övergång av åtta tidigare bilpendlare till sambuss skulle ge stat och kommun nästan 13 000 kronor per år i ökade skatteinkomster. Det finns således en marginal att ta ifrån om man från samhällets sida skulle vilja gå in och stödja en verksamhet med sambuss för arbetsresor.

De arbetsresandes intresse för sambuss torde åtminstone till en grad bli beroende av kostnaderna för en sådan trafik och då i förhållande till andra färdsätt. En annan fråga av betydelse i sammanhanget är naturligtvis företagens intresse och möjlighet att delta i sambussverksamhet och därigenom stå för en del av fordonskostnaden. Detta är frågor som en praktisk försöksverksamhet kan ge information om.

SAMÅKNING I PRIVATBILAR

Som vi konstaterat vid genomgången av de förvärvsarbetandes fördelning på färdsätt åker den övervägande delen i egen bil (70 %). Drygt 5 % av de förvärvsarbetande uppger att de samåker med personer som har bil. Allmänt sett synes samåkningsalternativet vara av begränsat intresse bland de förvärvsarbetande och också bland de arbetssökande. Detta gäller för dem som kan ta sig till och från arbetet på annat sätt. Bland de arbetssökande som inte har tillgång till egen bil och som är bosatta i områden med dåliga allmänna kommunikationer är dock intresset för samåkning betydligt större. Av det hundratal personer som inom trafikförsökets ram särskilt intervjuades om sina resproblem kunde en betydande del tänka sig samåkning. Några föredrog t o m samåkning före andra färdsätt. Hälften av de tillfrågade ansåg att det skulle vara bra om arbetsförmedlingen på något sätt kunde hjälpa till med information om samåkning.

Önskemålen om en utökad service vad beträffar anvisning eller information om samåkningsmöjligheter ligger i linje med arbetsförmedlingens målsättning om ett så fullständigt arbetserbjudande som möjligt. Vi vill från trafikförsöket därför förorda att man från arbetsmarknadsverkets sida startar försök med en utvidgad arbetsförmedlingsservice när det gäller samåkning. Kontakt har också tagits mellan trafikförsöket och AMS i denna fråga och ett sådant försök förbereds nu inom AMS.

Organisationen av en service på detta område kan byggas upp på olika sätt och behöver enligt vår mening nödvändigtvis inte vara omfattande eller resurskrävande. En modell skulle kunna vara att önskemål och utbud av platser för samåkning utan särskilda

insatser från arbetsförmedlingens sida kan annonseras på särskild anslagstavla vid arbetsförmedlingen. En annan modell skulle kunna vara att arbetsförmedlingen i sina kontakter med företagen informerar sig om de utbud av samåkningsplatser som kan finnas hos anställda i företagen och genom ett enkelt anteckningsförfarande förmedla en kontakt mellan sökande och den som erbjuder plats för samåkning. Man kan också tänka sig mellanformer där arbetsförmedlingen t ex kan upplysa den arbetssökande om med vilken denna bör tala om samåkning på den arbetsplats arbete erbjuds.

Information om samåkningsmöjligheter är ett av flera exempel där arbetsförmedlingen kan spela en roll på trafikområdet. Det finns också allmänt sett skäl att mer än hittills ta till vara arbetsförmedlingens kunskaper om människornas problem med arbetsresor, i trafikplaneringen och i bebyggelseplaneringen. Vi kommer tillbaka till detta i det följande.

SAMORDNING AV DE FÖRVÄRVSARBETANDES ARBETSTIDER

Möjligheterna att inrätta kollektiva resmöjligheter för arbetsresor begränsas starkt av den tidigare redovisade spridningen av arbetstiderna. De olika arbetstiderna begränsar också möjligheterna till en mer omfattande samåkning. Vilka är då möjligheterna att ändra arbetstiderna så att fler arbetstagare kan erbjudas resmöjligheter?

I en region som den här aktuella med förhållandevis små tätorter och omgivande glesbygd kan man med hänsyn till trafikunderlaget inte få en turtäthet liknande den i storstadsregionerna. Vad man kan göra är att under vissa tider på dygnet erbjuda kollektiva resmöjligheter. För att så många som möjligt ska kunna utnyttja denna kollektivtrafik krävs en samordning och anpassning av arbetstiderna med hänsyn till trafiken. Vi är medvetna om de svårigheter - praktiska och andra - som finns när det gäller att ändra arbetstiderna. I många fall, det gäller särskilt vid mindre ändringar, bör det dock vara genomförbart. Detta har också bekräftats från såväl förretagarhåll som från den fackliga sidan.

Någon fullständig koncentration av arbetstiderna så att samtliga arbetstagare har samma arbetstider är givetvis inte möjlig och inte heller önskvärd från trafiksynpunkt då det skulle leda till mycket resurskrävande trafiktoppar för kollektivtrafiken. I stället är en samordning inom vissa intervall att eftersträva. De analyser som vi gjort på förhållandena i Lindesberg visar att mycket små förändringar kan göra det möjligt för många fler att utnyttja den kollektivtrafik som nu erbjuds på morgnar och eftermiddagar.

Självfallet är förutsättningarna mycket olika från region till region beroende på bebyggelsemönster och sammansättningen på arbetsmarknaden. I storstäderna och kanske också i andra större orter är förhållandet det motsatta det i Lindesberg. Där vore det önskvärt med en spridning av arbetsresor över en längre tidsperiod för att undvika de toppar som nu finns.

En anpassning av arbetstiderna med hänsyn till kollektivtrafiken förutsätter en frivillig samordning av arbetstiderna vid ett stort antal arbetsplatser. Vi menar att man här borde pröva ett system där man i samarbete mellan huvudmannen för kollektivtrafiken, kommunerna, de regionala och lokala arbetsmarknadsmyndigheterna, företagen samt de fackliga organisationerna försöker få en samordning mellan arbetstider och trafik. Företagens regionala organisationer liksom LO:s, TCO:s och SACO/SR:s regionala organisationer bör härvid kunna spela en pådrivande roll exempelvis genom rekommendationer på området.

Arbetstidens förläggningar är som tidigare nämnts en förhandlingsfråga. Arbetet med en samordning mellan arbetstider och trafikplanering måste därför tidsmässigt anpassas efter när under året förhandlingar sker på skilda arbetsplatser.

Samordningsarbetet skulle enligt vår mening kunna läggas upp i följande steg:

- Huvudmannen för kollektivtrafiken inventerar arbetstiderna inom den aktuella regionen och utarbetar förslag till trafikeringsplan där utbudet begränsas av de politisktekonomis-

ka ramarna och tiderna anpassas till de mest vanliga arbetstiderna.

- o Trafikeringsplanen remissbehandlas och diskuteras med berörda parter; kommunerna, företagen genom deras samverkansorgan, de fackliga organisationerna, arbetsmarknadsmyndigheterna m fl.

- o Trafikeringsplanen fastställs av huvudmannen efter eventuell omarbetning.

- o Det ligger sedan på företagen och de fackliga organisationerna att genom förhandlingar successivt anpassa arbetstiderna till de bas-tider som trafikeringsplanen bygger på. Det är här att märka att dessa bas-tider är olika i olika delar av regionen. I regel är det kommuncentret eller eventuellt någon annan större tätort i regionen som det hela måste byggas upp utifrån. Övriga orter har som regel inte något trafikunderlag tillräckligt stort för en "egen" kollektivtrafik utan får knytas an till den kollektivtrafik som byggs upp kring den större orten.

En samordning mellan arbetstider och trafik på det sätt som här skisserats måste också innefatta de arbetsresor som sker mellan kommunerna. Det förhållandet att man som i Örebro län har ett länsbussbolag underlättar naturligtvis arbetet i detta avseende.

Den här diskuterade samordningen av de förvärvsarbetandes arbetstider syftar till att ge fler möjlighet att utnyttja den kollektivtrafik som erbjuds. En anpassning av skolornas arbetstider men hänsyn till de förvärvsarbetandes arbetsresor skulle också vara av största betydelse i sammanhanget.

FÖRÄNDRINGAR I SKOLANS ARBETSTIDER KAN FRIGÖRA TRAFIKRESURSER FÖR ARBETSRESOR

Vi har tidigare i kapitel 5 konstaterat hur viktiga gymnasieelevernas och grundskoleelevernas resor är från trafiksynpunkt.

Samtidigt som 14 bussar transporterar gymnasieelever till Lindesberg används 10 bussar för skolskjuts av grundskolebarn. Om man gör tankeexperimentet att gymnasieskolans och grundskolornas tider kunde ändras så att grundskolorna började 1 timma tidigare än vad gymnasieskolan gör och slutade motsvarande 1 timma tidigare skulle trafikresurserna kunna utnyttjas på följande sätt:

- 14 st bussar transporterar först grundskoleeleverna till respektive skolor i regionen.

- 10 st av dessa 14 bussar transporterar därefter gymnasieeleverna till Lindeskolan i Lindesberg.

- Av de 31 st bussarna som nu finns i området skulle således endast knappt 40 % behövas för transporterna av gymnasie- och grundskoleelever. Detta skall jämföras med de drygt 80 % som i dag går åt för dessa transporter.

- Den på detta sätt frigjorda kapaciteten skulle sedan kunna utnyttjas för andra transportuppdrag exempelvis för inrättande av nya turer för arbetsresor.

De besparingar som här anges i form av frigjorda resurser måste givetvis vägas mot de eventuella nackdelar som sådan omläggning skulle innebära för skolan. Vi har här dock velat belysa möjligheterna till rationaliseringar och även belysa skoltransporternas betydelse för transportapparaten. Vårt exempel gäller förhållandena i Lindesberg. Liknande förhållanden torde dock finnas på många andra håll i landet.

Det bör enligt vår mening vara möjligt att infoga en anpassning även av skolornas arbetstider i det system för anpassning mellan de förvärvsarbetandes arbetstider och trafiken som vi skisserat ovan. De lokala skolmyndigheterna bör således också medverka i detta arbete. Skolöverstyrelsen bör enligt vår mening kunna medverka med rekommendationer och anvisningar om en sådan anpassning av skolans arbetstider.

I detta sammanhang bör också omnämnas att statsbidragssystemet till busstrafiken nu ändras för transporter av grundskoleelever. Den s k skolskjutsavräkningen slopas vilket innebär att trafikhuvudmannen inte längre förlorar statsbidrag på grund av att grundskolebarn åker med. Detta gör att det blir därmed mer intressant för huvudmannen att omvandla skolskjutsar som går som beställningstrafik till linjetrafik. Samtidigt som statsbidrag utgår öppnas då bussarna för allmänheten, t ex för arbetsresor. Genom att kommunerna som i Örebro län är delägare i länsbussbolaget har de också ett direkt ekonomiskt intresse av en bättre samordning mellan skolskjutsar och linjetrafik.

ARBETSRESORNA I TRAFIKPLANERINGEN

Arbetsresorna har hittills ägnats förhållandevis litet utrymme i den regionala och lokala trafikplaneringen. Detta förklaras bl a av att arbetsresorna är bara en del av det totala resandet. Kollektivtrafiken svarar för närvarande på de flesta håll i landet för mycket liten andel av arbetsresorna - endast något tiotal procent eller ännu mindre. Vidare är det, som tidigare nämnts, så att arbetsresorna utanför storstäderna och övriga större orter i landet utgör endast en mindre del av det totala kollektiva resandet. Detta gör att även en relativt stor sysselsättningsökning kommer att ge ett begränsat tillskott till det totala trafikunderlaget. Tillskotten kommer på flertalet linjesträckningar knappast att ge underlag för någon påtagligt förbättrad trafikstandard. För att ytterligare öka trafikunderlaget krävs också att en del av de som idag använder individuella trafiksätt går över till kollektivt resande.

Arbetsresorna måste mer systematiskt än hittills behandlas i trafikplaneringen. Vi har i det tidigare pekat på betydelsen av en anpassning av arbetstiderna. Det samordningssystem som där skisserats bör enligt vår mening kunna fungera som en allmän kontaktyta mellan arbetsmarknadsmyndigheterna, kommunerna, företagen, de fackliga organisationerna och huvudmannen för trafiken i frågor som rör trafikförsörjningen för arbetsresor.

Trafikpolitiken liksom trafikplaneringen måste ses tillsammans

med mål och krav på andra samhällsområden. Det gäller regionalpolitiken, energipolitiken, miljöpolitiken och inte minst sysselsättningspolitiken. Den regionala trafikplaneringen bör därför vara nära sammanknuten med den övriga planeringen i länen liksom med den kommunala planeringen.

VIKTIGT MED EN GEMENSAM HUVUDMAN FÖR TRAFIKEN I LÄNET

Trafikförsöket visar betydelsen av att det finns en politiskt och ekonomiskt ansvarig huvudman som svarar för all lokal och regional linjetrafik inom länet. Detta ingår också i det beslut om den regionala och lokala trafiken riksdagen har tagit under våren. Fördelen med ett sådant huvudmannaskap - förutom att det rent allmänt medger en ökad samordning av trafiken - är också att det innebär större möjligheter till anpassning av trafikresurserna efter olika behov och också ökade möjligheter till ett samordnat taxesystem för trafiken i länet.

Det länskort man har i Örebro län har vid våra kontakter med förvärvsarbetande och arbetssökande i Lindesberg framhållits som mycket väsentligt. Ett sådant kort synes vara en viktig förutsättning för en fungerande kollektivtrafik för arbetsresor.

En bärande tanke när det gäller trafikplaneringen är att den ska anpassas efter de lokala förhållandena i länets olika delar. Trafikplanering på lokal nivå kräver stor lokal kännedom och ingående detaljkunskaper. Kommunerna ska, enligt de riktlinjer som riksdagen nu dragit upp för den regionala och lokala trafiken, upprätta lokala trafikplaner som sedan ska samordnas och verkställas av huvudmannen för trafiken i länet. Kommunerna ska löpande tillställa huvudmannen översiktsplaner, detaljplaner, önskemål om tidtabellsjusteringar och annat underlagsmaterial, vilket gör att lokala önskemål om trafikfrågorna bättre kan beaktas. Med det planeringssystem som skisseras i den av riksdagen tagna propositionen om kollektivtrafiken uppnås också en behövlig samplanering av olika primärkommunala verksamheter som skolskjutsning, färdtjänst m m.

ÖKAD VIKT ÅT SYSSELSÄTTNINGSFRÅGORNA I DEN FYSISKA PLANERING

Förbättringar av bl a den kollektiva trafiken är en viktig del i strävandena att öka tillgängligheten till arbetsmarknaden. Men det är samtidigt viktigt att möjligheterna till en god kollektivtrafikförsörjning även beaktas i den fysiska planeringen. Det synes mot den bakgrunden angeläget att huvudmännen för trafiken i länen liksom arbetsmarknadsmyndigheter och de fackliga organisationerna - som remissinstanser eller på annat sätt - ges möjlighet att lägga synpunkter på den fysiska planeringen i kommunerna.

Trafikförsöket i Lindesberg liksom de studier av lokala arbetsmarknader som gjorts på andra håll i landet understryker med all tydlighet problemen med en spridd bebyggelse. Det är nödvändigt att man när man bygger har klart för sig de möjligheter och begränsningar som finns vad gäller trafikförsörjningen i olika områden. En redovisning av detta bör finnas med i de fysiska planerna.

Även när det gäller trafikfrågornas behandling i den fysiska planeringen är det en fördel att man nu får en gemensam huvudman i länen för den lokala och regionala trafiken. Därmed skapas förutsättningar för ett ömsesidigt hänsynstagande mellan trafik- och bebyggelseplanering. Ett sådant hänsynstagande är nödvändigt för arbetsresorna, men också för trafikförsörjningen i övrigt.

KOLLEKTIVA OCH INDIVIDUELLA TRAFIKFORMER

Vi har i detta kapitel diskuterat olika former av trafiklösningar för resandet till och från arbetet och översiktligt också berört olika trafikformers kostnader och intäkter för stat och kommun.

Kollektiva trafiklösningar är för många resor att föredra från ekonomisk synpunkt, både samhällsekonomiskt och privatekonomiskt. Kollektivt resande ger nämligen möjlighet till vissa stordriftsfördelar och kan då erbjudas till lägre kostnad än motsvarande resa med bil. Samtidigt ställer samordningen av många människors resor krav på jämkning av individuella önskemål om restidpunkter,

resväg m m. Ju större trafikunderlaget är desto mindre behöver dessa jämkningar bli. Ett stort underlag ger förutsättningar för högre turtäthet, större linjenät m m vilket ökar den individuella valfriheten.

Den enskildes val av färdmedel baseras på en mängd olika faktorer varav reskostnaden är en. Vid jämförelse av kollektivtrafikens och bilens möjligheter att erbjuda konkurrenskraftiga alternativ för arbetsresor i en kommun som Lindesberg med en spridd tätortsbebyggelse och ett betydande antal människor boende i glesbygden, är det allmänt så att bilen ger kortare restider. Detta gäller framför allt när den totala förflyttningskedjan beaktas. Även bekvämligheten kan sägas tala till bilens förmån.

Däremot blir med de satsningar som görs på s k periodkort reskostnaden väsentligt lägre för kollektivtrafiken jämfört med bilåkande. Detta gäller även efter beaktande av nuvarande reseavdragsregler. Men det beror också lite på hur man räknar.

KOSTNADSJÄMFÖRELSEN MELLAN KOLLEKTIVTRAFIK OCH EGEN BIL BEROENDE PÅ HUR MAN RÄKNAR

För den som i dagsläget utnyttjar kollektivtrafiken i Örebro län för sina arbetsresor inskränker sig reskostnaden till 50 kronor i månaden dvs priset på det är länskortet. För en bilist som dagligen kör t ex 4 mil (2 mil i vardera riktningen) kan enbart bensinkostnaderna beräknas till 150-200 kronor i månaden. I en jämförelse måste man även beakta de fasta fordonskostnaderna och kostnader för värdeminskning, reparationer m m och liksom möjligheterna till skatteavdrag för arbetsresor.

Hur mycket värdeminskning, reparationer, skatt och försäkring skall belasta bilens milkostnader är naturligtvis beroende av den årliga körsträckan, bilens ålder och storlek. Milkostnaden kan således variera inom ett relativt stort intervall.

Det är emellertid i mycket också en fråga om hur man ser på användningen av den egna bilen för sina resor till och från arbetet. Den som ändå har bil för andra typer av resor - t ex resor till

service och resor på fritiden och semestern - betraktar kanske bensin och olja som de enda kostnaderna för sina arbetsresor. Större delen av de fasta kostnaderna har man ju ändå. Kostnaden för arbetsresorna kan i detta fall ses som en marginalkostnad där endast den rörliga delen tas med i beräkningen. Annorlunda är det om man också räknar in de fasta kostnaderna i kalkylen. Då hamnar man på en milkostnad på mer än det dubbla.

I en jämförelse mellan olika färdmedel måste man också se på vad nettokostnaderna blir efter skatteavdrag. För kollektivresenären med sitt månadskort för 50 kronor uppgår nettokostnaden till ca 20 kronor, detta vid en marginalskatt på 60 %. För den som åker egen bil och därigenom sparar mer än 1,5 tim per dag och som räknar både de fasta och rörliga kostnaderna för sitt åkande till arbetet blir nettokostnaden flera gånger högre per månad. I de fall man bara räknar den rörliga kostnaden för bilen täcks däremot större delen av merkostnaden för arbetsresorna av den sänkning av skatten man får genom reseavdraget. I en del fall kan det t o m kanske uppfattas som en direkt ekonomisk fördel att kunna använda den egna bilen till arbetet och få göra avdrag för detta och på det sättet få en del av de fasta kostnaderna betalda på den bil som man i huvudsak har för andra ändamål än arbetsresor.

Man kan på detta sätt säga både att det är dyrare och det är billigare att åka egen bil till och från arbetet jämfört med att åka kollektivt. Det hela beror på hur man räknar kostnaderna för bilen.

RESEAVDRAGEN FÖR ARBETSRESOR BÖR SES ÖVER

Säkerligen är det många som endast räknar de rörliga kostnaderna och för vilka arbetsresorna genom skatteavdragen delvis ses som en finansieringskälla för den bil man ändå skulle ha. Detta är en möjlighet som står till buds endast för dem som har bil och som kan visa upp att de tjänar 1,5 tim per dag på att åka bil till arbetet.

Samtidigt som det ska framhållas hur betydelsefull bilen är för resandet allmänt sett och inte minst för resandet till och från arbetet inrymmer nuvarande skatteavdragsregler för arbetsresor uppenbara problem. Avdragsreglerna främjar inte en bebyggelseplanering anpassad för kollektivtrafik. De uppmuntrar inte heller människorna att välja bostadsområde efter var arbetstillfällena finns. Det kan för den enskilde t o m ses som en ekonomiskt fördel att bo så eller ha arbetsplatsen så belägen att man har möjlighet att göra avdrag för resor med bil. Reglerna är inte heller så utformade att de stimulerar till samåkning, varken i privatbilar eller i ett sambussystem av det slag som vi skisserat i det tidigare.

De nuvarande reglerna kan i vissa avseenden ses som ett hinder för en övergång till mer kollektivt inriktade trafikformer och därmed också ett hinder för bättre resmöjligheter vad gäller arbetsresor. En översyn av avdragsreglerna för arbetsresor synes mot denna bakgrund påkallad.

OCKSÅ EN SAMHÄLLSEKONOMISK SIDA

De förvärvsarbetandes val av färdmedel för sina arbetsresor har - - förutom de privatekonomiska konsekvenserna för den enskilde individen och de direkta finansiella effekterna på statens, landstingens och kommunernas ekonomi - också en vidare samhällsekonomisk betydelse. En ökad andel kollektivt resande ger positiva återverkningar på behovet av väginvesteringar, på miljön, energiförbrukningen, trafiksäkerheten m m.

Detta är frågor som behandlats i flera statliga utredningar på trafikområdet under de senaste åren. Vi ska här inte fördjupa oss i dessa frågor. Vi vill dock framhålla vikten av att även denna typ av faktorer vägs in i en diskussion om omfattningen och inriktningen på samhällets insatser för förbättrade resmöjligheter till och från arbetet.

CENTRAL ARBETSGRUPP

Ordförande Lars Sandberg	Sysselsättningsutredningen
Direktör Sven-Olle Ericsson	AB Örebro läns regionaltrafik
Sekreterare Bergliot Lundberg	Jämställdhetskommittén
Avdelningschef Berit Rollén	Arbetsmarknadsstyrelsen
Departementssekreterare Jan-Olof Selén	Kommunikationsdepartementet
Landstingsråd Rolf Vinthagen	Landstinget i Örebro län
Landstingsdirektör Claes Örtendahl	Landstinget i Västernorrlands län

REGIONAL ARBETSGRUPP

Landstingsråd Rolf Vinthagen ordförande	Landstinget i Örebro län
Direktör Sven-Olle Eriksson	AB Örebro läns regionaltrafik
Byrådirektör Tore Hallbäck	Länsarbetsnämnden i Örebro lär
Planeringsdirektör Nils Hultin	Länsstyrelsen i Örebro län
Ombudsman Arne Larsson	Svenska Metallindustriarbetarförbundet
Förste inspektör Birgit Lindahl	Länsarbetsnämnden i Örebro lär
Kommunalråd Manne Råssjö	Lindesbergs kommun
Förste inspektör Britt-Marie Valtersson	Arbetsförmedlingen i Lindesber
Planeringssekreterare Ann Ydrén	Lindesbergs kommun
Personalchef Erik Öhrn	AB Volvo Bergslagsverken

PROJEKTSEKRETARIAT

Riksdagsledamot
Ingemar Konradsson
projektledare

Planerare
Carl-Henry Eriksson

Utredningssekreterare
Bruno Persson

Departementssekreterare
Leif Svensson

KUNGL. BIBL.
29 AUG 1978
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1978

Kronologisk förteckning

1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. Kn.
2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. Kn.
3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. Kn.
4. Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. U.
5. Föräldrautbildning. S.
6. Ny skogspolitik. Jo.
7. Skog för framtid. Jo.
8. Hyresrätt 2. Lokalhyra. Ju.
9. Ny konkurrensbegränsningslag. H.
10. Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. Ju.
11. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. E.
12. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. E.
13. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. E.
14. Arbete åt handikappade. A.
15. Praktikfrågor–åtgärder i ett kort perspektiv. U.
16. Regional konsumentpolitisk verksamhet. H.
17. Energi. I.
18. Öresundsförbindelser. K.
19. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. K.
20. Öresundsförbindelser. Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. K.
21. Bemanning av fartyg. K.
22. Energi, strukturomvandling och sysselsättning. A.
23. Växtförädling. Jo.
24. Ny renhållningslagstiftning. Jo.
25. Etablering av miljöstörande industri. Bo.
26. Hälso- och sjukvårdspersonalen. S.
27. Fortsatt körkortsreform. K.
28. Kvinnors förvärvsarbete och förvärvshinder. A.
29. Arbete i jordbruk och trädgård. A.
30. Brand inomhus. B.
31. Trafikpolitik-kostnadsansvar och avgifter. K.
32. Ny indelningslag för kommuner, landstingskommuner och församlingar. Kn.
33. Ordningsvakter. Ju.
34. Förstärkt skydd för fri- och rättigheter. Ju.
35. Regional utvecklingsplanering, länsplanering, vidgad länsdemokrati. Kn.
36. Arrenderätt 1. Ju.
37. Hotell- och restaurangbranschen. H.
38. Jämställdhet i arbetslivet. A.
39. Föräldraförsäkring. S.
40. Tvistlösning på konsumentområdet. H.
41. Statlig personalutbildning. B.
42. Kommunernas medverkan i sysselsättningsplanering. A.
43. Miljökostnader. Jo.
44. Kommunalt hälsoskydd. S.
45. Allmän arbetslöshetsförsäkring. A.
46. Att främja regional utveckling. I.
47. Att främja regional utveckling. Bilagedel. I.
48. Konkurrens på lika villkor. B.
49. Energi. Hälso-miljö- och säkerhetsrisker. I.
50. Ny vårdutbildning. U.
51. Svensk trädgårdsnäring. Jo.
52. Lägg besluten närmare människorna! Kn.
53. Förbud mot investeringar i Sydafrika. H.
54. Personregister-Datorer-Integritet. Ju.
55. Att sambo och gifta sig. Ju.
56. Kultur och information över gränserna. Ud.
57. Resor till arbetet. A.

Statens offentliga utredningar 1978

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Hyresrätt 2. Lokalhyra. [8]
Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. [10]
Ordningsvakter. [33]
Förstärkt skydd för fri- och rättigheter. [34]
Arrenderätt 1. [36]
Personregister-Datorer-Integritet. [54]
Att sambo och gifta sig. [55]

Utrikesdepartementet

Kultur och information över gränserna. [56]

Socialdepartementet

Föräldrautbildning. [5]
Hälso- och sjukvårdspersonalen. [26]
Föräldraförsäkring. [39]
Kommunalt hälsoskydd. [44]

Kommunikationsdepartementet

1975 års danska och svenska öresundsdelegationer. 1. Öresundsförbindelser. [18] 2. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. [19] 3. Öresundsförbindelser Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. [20]
Bemanning av fartyg. [21]
Fortsatt körkortsreform. [27]
Trafikpolitik-kostnadsansvar och avgifter. [31]

Ekonomidepartementet

Kapitalmarknadsutredningen. 1. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. [11] 2. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. [12] 3. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. [13].

Budgetdepartementet

Statlig personalutbildning. [41].
Konkurrens på lika villkor. [48].

Utbildningsdepartementet

Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. [4]
Utredningen om vissa vårdutbildningar inom högskolan. 1. Praktikfrågor-åtgärder i ett kort perspektiv. [15] 2. Ny vårdutbildning. [50]

Jordbruksdepartementet

1973 års skogsutredning. 1. Ny skogspolitik. [6] 2. Skog för framtid. [7]
Växtförädling. [23]
Ny renhållningslagstiftning. [24]
Miljökostnader. [43]
Svensk trädgårdsnäring. [51]

Handelsdepartementet

Ny konkurrensbegränsningslag. [9]
Regional konsumentpolitisk verksamhet. [16]
Hotell- och restaurangbranschen. [37]
Tvistlösning på konsumentområdet. [40]
Förbud mot investeringar i Sydafrika. [53]

Arbetsmarknadsdepartementet

Sysselsättningsutredningen. 1. Arbete åt handikappade. [14] 2. Energi, strukturomvandling och sysselsättning. [22] 3. Kvinnors förvärvsarbete och förvärvshinder. [28] 4. Kommunernas medverkan i sysselsättningsplanering. [42]
Arbete i jordbruk och trädgård. [29]
Jämställdhet i arbetslivet. [38]
Allmän arbetslöshetsförsäkring. [45]
Resor till arbetet. [57]

Bostadsdepartementet

Etablering av miljöstörande industri. [25]
Brand inomhus. [30].

Industridepartementet

Energikommissionen. 1. Energi. [17] 2. Energi. Hälso-miljö- och säkerhetsrisker. [49]
Expertgruppen för regional utredningsverksamhet. 1. Att främja regional utveckling. [46] 2. Att främja regional utveckling. Bilagedel. [47]

Kommundepartementet

Kyrkoministerns stat–kyrka grupp. 1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. [1] 2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. [2] 3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. [3]
Ny indelningslag för kommuner, landstingskommuner och församlingar. [32]
Regional utvecklingsplanering, länsplanering, vidgad länsdemokrati. [35]
Lägg beslüten närmare människorna! [52]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

KUNGL. BIBL.
29 AUG 1978
STOCKHOLM

Sysselsättningsutredningens skriftserie

Arbete åt alla

Betänkanden

Arbete åt alla SOU 1975:90
Arbete åt handikappade SOU 1978:14

Sammanfattningar

Arbete åt alla
Arbete åt handikappade

Rapporter i SOU-serien

Skyddad verkstad – halvskyddad verksamhet SOU 1977:44
Förtidspensionering SOU 1977:88
Betingat arbetsföra SOU 1977:89
Anställning av arbetshandikappade i stat och kommun SOU 1977:90
Energi, strukturomvandling och sysselsättning SOU 1978:22
Kvinnors förvärvsarbete och förvärvshinder. En undersökning i Borås och Sundbyberg SOU 1978:28
Kommunernas medverkan i sysselsättningsplanering SOU 1978:42
Resor till arbetet SOU 1978:57

Rapporter i stencil

Praktik – del av utbildning
Redovisning av försöksverksamhet för att öka andelen äldre i arbetsmarknadsutbildningen i Gävleborgs län 1 oktober 1976 – 30 april 1977
Arkivarbete – resultatredovisning och analyser av en enkätundersökning
Sysselsättning och förtidspension bland män i Uppsala
Finansiella kalkyler för rehabiliteringsinsatser för 22 ungdomar i Södertälje
De anställdas faktiska och önskade arbetstider år 1974

Övrigt

Förslag i anslutning till försöksverksamheten med intensifierad arbetsförmedling för ungdom under 20 år samt praktikgruppens rapport (Skrivelse till regeringen hösten 1977)

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-04399-8
ISSN 0375-250X