Motion

1977/78: 1823

av Kurt Hugosson m. fl.

med anledning av propositionen 1977/78: 92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik

Genom de förslag som redovisas i propositionen 1977/78: 92 kommer på flera väsentliga punkter kollektivtrafikens villkor att förbättras, bl. a. genom att ansvarsfördelningen mellan stat och kommun klarlägges, riktlinjer för ersättning till trafikföretag erhålles, kollektivtrafiknämnd inrättas, förbättrade koncessionsbestämmelser erhålles m. m.

På några punkter kommer propositionen att innebära svårigheter för redan befintlig regional kollektivtrafiksamverkan, i så måtto att föreslagna administrativa gränser ej alltid sammanfaller med naturliga samverkansområden för trafiken. Detta gäller särskilt västra Sverige och då speciellt Göteborgsområdet.

Propositionens förslag bygger på länen som trafikregioner. Detta förutsätter att länen utgör sammanhållna trafikregioner. Så förefaller också vara fallet i flertalet län. Vissa län har dock en betydande pendling över länsgränserna. Länskortsutredningen visar att pendlingssträckorna Lerum—Göteborg, Kungsbacka—Göteborg, Ale—Göteborg och Kungsbacka—Mölndal hör till landets fem mest frekventerade pendlingssträckor över länsgräns mellan enskilda kommuner.

Pendlingen inom Göteborgsregionen visar en utveckling med starkt ökad inomregional pendling. Samtliga kommuner utanför Göteborg har större förvärvsarbetande nattbefolkning 1975 jämfört med 1970. Antalet personer som både bor och arbetar i förortskommunerna har dock ej ökat lika markant, i vissa kommuner är det t. o. m. fråga om minskningar. Innebörden av detta är att pendlingen till Göteborg ökat kraftigt, med 10 000 personer eller knappt 30 procent. Utpendlingen från Kungsbacka, Lerum och Ale till Göteborg har under femårsperioden ökat med 75 procent, 33 procent respektive 50 procent. Som framgår av dessa uppgifter om pendlingen är förhållandena i Göteborgsregionen speciella. Enligt propositionen skall periodkortens giltighet kunna utsträckas över länsgränserna genom överenskommelse mellan huvudmännen. Praktiska svårigheter kommer härvid att uppstå. Propositionen tar inte steget fullt ut och föreslår att även huvudmannaskapet skall kunna anpassas till naturliga trafikregioner, t. ex. genom överenskommelser mellan huvudmännen eller efter hänvändelse till regeringen. En sådan anpassning är av grundläggande betydelse för möjligheterna att få en god samordning och planering av linjenät, trafikutbud och taxor och ett rationellt utnyttjande av resurserna.

Den föreslagna samordningen av kollektivtrafiken måste ske för områden som är homogena för trafik- och annan samhällsplanering. För Västsveriges del förordas en Stor-Göteborgsregion, en nordbohuslänsk region, en Boråsregion och en Hallandsregion. Vilka kommuner som bör ingå i respektive region beror delvis på formen för huvudmannaskapet.

Inom Göteborgsregionen har kommunerna, efter ett omfattande utredningsarbete i kommunalförbundets regi, beslutat om en samordning av regionens kollektivtrafik benämnd Göteborgsregionens Lokaltrafik. Ale, Alingsås och Lerums kommuner i Älvsborgs län samt Kungsbacka kommun i Hallands län ingår i denna trafiksamverkan tillsammans med Göteborgs, Öckerö, Partille, Mölndals, Härryda och Kungälvs kommuner i Göteborgs och Bohus län. Etapp I startade 1 juni 1977 och etapp II planeras starta 1 sept. 1978.

Samordningen sker genom avtal mellan berörda kommuner. Trafiktjänster upphandlas av befintliga trafikföretag. Det praktiska samordningsarbetet ombesörjs av kommunalförbundet. Genom taxesamarbete mellan kommunerna får de resande fri omstigningsrätt mellan alla linjer — såväl lokala som regionala. Samtidigt behåller de enskilda kommunerna bestämmanderätten över sin lokala kollektivtrafik och kan därigenom planera och utveckla denna integrerat med kommunens övriga planering.

Att detta samarbetsmönster har valts har sin grund i att dessa kommuner ingår i en sammanhängande trafikregion. Kommunalförbundet är också det naturliga samarbetsorganet för regionen i andra sammanhang. Förbundet handhar således vissa andra frågor inom regionen som gäller teknisk försörjning, bostadsförsörjning, naturvårdsplanering etc.

Samordningen av kollektivtrafiken inom Göteborgsregionen överensstämmer inte med propositionens förslag vad beträffar huvudmannaskapet. Den uppfyller dock de krav på samordning av kollektivtrafik som eftersträvas i propositionen. Reglerna om huvudmannaskap bör därför enligt vår mening ges en sådan flexibel utformning att den i Göteborgsregionen fungerande lösningen kan bibehållas och vidareutvecklas.

Det är vår uppfattning att om propositionens huvudmannaskapssystem skall genomföras, medför det att den trafiksamverkan som etablerats i Göteborgsregionen måste brytas upp.

En genomgång av de västsvenska remissinstansernas yttranden över länskortsutredningen ger vid handen att de föreslagna huvudmännen, dvs. berörda landsting och kommuner, var fullt ense om det då planerade och i dag etablerade kollektivtrafiksamarbetet för Göteborgsregionen. Det framgår enligt vår mening icke av propositionens sammanställning av remissyttrandena att de tre berörda landstingen, Göteborgs kommun liksom övriga kommuner samtliga förordat en speciell lösning för Göteborgsregionen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län förordar en särskild lösning för Göteborgsregionen, och länsstyrelsen i Älvsborgs län anser det beklagligt att utredningen ej behandlat gränsproblemen i de västsvenska länen mer utförligt, särskilt med tanke på att en samordning av lokaltrafiken arbetats fram för Göteborgsregionen, vilket utgör ett praktiskt exempel på interkommunalt samarbete i trafikhänseende. Länsstyrelsen i Hallands län utgår från länet som huvudmannaskapsområde men påpekar att pendlingen mot Göteborg från Kungsbacka är betydande samt att ett samarbete mellan Göteborgsregionens och Hallands huvudmän måste utformas.

Under hänvisning till vad vi ovan anfört hemställer vi att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1977/78: 92 angående förslag till huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik vidtager sådana förändringar i lagförslaget, att det inledda samarbetet inom Göteborgsregionen kan fortsätta och vidareutvecklas och att den regionala huvudmannen kan vara mottagare av de statliga bidragen. De ekonomiska relationerna mellan berörda landsting och Göteborgsregionens kommunalförbund kan antingen regleras genom avtal eller genom deltagande i huvudmannaskapsorganisationen. Erforderliga lagtekniska förändringar föreslår vi att vederbörande utskott får till uppgift att utarbeta.

Undantag från föreslagen huvudmannaskapsform kan behövas även för andra näringsgeografiskt sammanhållna områden, som sträcker sig över länsgräns och för vilka trafikförsörjningen kan ordnas bättre genom särskilt huvudmannaskap än genom samverkan mellan de berörda länens huvudmän för kollektivtrafiken. Som exempel på ett dylikt område kan nämnas fyrstadsområdet (Lysekil, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg). Möjligheten till sådana undantag bör därför ges genom generell föreskrift.

Under hänvisning till vad vi sålunda anfört får vi hemställa

att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1977/78: 92 måtte besluta att möjlighet till undantag från föreslagen huvudmannaskapsform, i enlighet med vad som föreslagits i motionen, införes.

Stockholm den 28 mars 1978

KURT HUGOSSON (s)

PER BERGMAN (s)

KARL-ERIK SVARTBERG (s)

HILDING JOHANSSON (s)

WIVI-ANNE RADESJÖ (s)

EVERT SVENSSON (s)

INGEMUND BENGTSSON (s)

OWE ANDRÉASSON (s)