

Nr 65

av herr Torwald
om tillämpning i Sverige av det i Hamburg använda trafiksystemet.

I många tätorter i Sverige har den kollektiva trafiken tvingats dra det kortaste sträcket i konkurrensen med bilismen. Detta har fått negativa effekter för miljön i framför allt stadskärnorna. Det är därför angeläget att vi söker öka de kollektiva trafikmedlens konkurrenskraft. En kombination av kollektiv trafik och privatbilar i ett så kallat "Park and Ride"-system i de större tätortsområdena torde vara till fördel såväl för människor som för miljö.

I Hamburg tillämpas sedan mitten av 1960-talet ett system för kollektiv trafik som förefaller ganska framgångsrikt. Det bästa vittnesbördet om detta torde vara att man i Hamburg till skillnad från många andra storstadsområden inte bara kunnat hejda bortfallet av resenärer utan under åren 1969 och 1970 till och med kunnat öka antalet resande med kollektiva trafikmedel. En liknande utveckling i de svenska storstadsområdena är givetvis önskvärd.

Vad är det då som karaktäriserar Hamburgs trafiksystem? Ja, till skillnad från vad som torde vara regel på de flesta håll i världen har man i Hamburg inte byggt upp kollektivtrafiken under en ägare utan man har här i stället låtit flera trafikföretag medverka i den kollektiva trafikförsörjningen. På detta sätt främjar man en kostnadspressande konkurrens. Samtidigt har man emellertid samordnat dessa trafikföretags insatser genom att fastställa gemensamma taxor och möjliggöra samtrafik, något som är till fördel för resenärerna och medger ett rationellt utnyttjande av tillgängliga resurser. Delägare i detta "kooperativa" organ, som kallar sig Hamburgs trafikförbund, är bland andra de tyska statsbanorna och postverket samt Hamburgs lokala spårvägsbolag och vidare ett antal omnibuss- och färjetföretag.

Hamburgs trafikförbund har i stort åtagit sig följande arbetsuppgifter:

1. att planera trafiklinjenätet,
2. att skapa en i viss mån konkurrerande trafik, där man prioriterar den sparbundna trafiken och dessutom försöker främja framkomligheten för linjetrafiken på gatorna,
3. att samordna samtliga tidtabeller för de olika trafikmedlen,
4. att utstadkomma en gemensamhetstaxa gällande för hela det aktuella trafikområdet och för de trafikmedel som där förekommer, dvs. spårväg, buss, järnväg m. m. och
5. att svara för kontakterna med pressen när det gäller trafikfrågor inom Hamburgregionen och liksom för information till allmänheten rörande ändringar i tidtabeller, taxor m. m.

Det område som förbundet arbetar inom har en omfattning av cirka

fem gånger sex mil, dvs. ungefär 30 mil², och där bor i runt tal 2,3 miljoner människor. De taxor som tillämpas måste anses relativt normala. Man får i svenska pengar betala ca 75 öre för en upp till 2 km lång resa med trafikmedlen. Ett månadskort som gäller inom hela detta ca 30 mil² stora område kostar knappt 100 kronor. Månadskorten är graderade så, att de billigaste kostar 35-40 kronor och sedan ökar avgiften i relation till det antal delsträckor som man vill att månadskortet skall gälla för. Det finns naturligtvis också andra biljetter och avgifter men det finns ingen anledning att här närmare gå in på dessa. Det bör kanske också noteras att taxorna har i stort sett täckt kostnaderna för den kollektiva trafiken under senare år, något som ju knappast är vanligt i andra större tätorter i världen.

Hamburgs trafikförbund har varit medvetet om att privatbilismen inte kan negligeras när det gäller att ordna trafikförsörjningen inom regionen. Mot denna bakgrund bildade man ett särskilt parkeringssällskap 1969 med uppgift att arbeta med "Park and Ride", dvs. ett system där man parkerar sin bil på en plats strax utanför centrum och sedan åker med kollektiva trafikmedel in till centrum, för att sedan vid hemfärden återvända med kollektiva trafikmedel och hämta sin bil på den ursprungliga parkeringsplatsen.

Det kan i detta sammanhang vara av intresse att notera, att dessa parkeringsplatser anses böra ligga ca 10 km från stadens centrala delar. I detta område mellan inner- och ytterzonerna vill man alltså förlägga parkeringsplatserna enligt "Park and Ride"-systemet. Man har då ordnat så, att om en person har månadskort är han tillförsäkrad en parkeringsplats på dessa stora anläggningar. Han behöver alltså inte betala extra för detta, utan hans månadskort ger honom rätt att ställa upp sin bil under den erforderliga tiden på parkeringsplatsen.

Man hade vid halvårsskiftet 1971 anordnat 39 dylika parkeringsanläggningar med en kapacitet på ca 6 000 parkeringsplatser. Man hävdar också, att man inte kommer att kunna få folk att ställa sin bil utanför city med mindre än att man aktivt arbetar för att popularisera detta "Park and Ride"-system. Detta torde vara ett riktigt konstaterande. Det är emellertid klart att trafikförbundet i Hamburg satsar mycket hårt på att popularisera och bygga ut systemet för att på detta sätt reducera de miljöproblem som en ökande bilism medför i stadskärnan. En liknande utveckling bör eftersträvas även inom de svenska storstadsområdena.

Det är betydelsefullt med konkurrens på trafikområdet, men det måste också understrykas att det krävs samordning av resurserna för att man skall kunna få ett för resenärerna så gott resultat som möjligt. I detta sammanhang kan det vara intressant att notera, att man i Hamburg inte är främmande för att integrera även taxibilarna i den kollektiva trafiken, dvs. skapa viss samtrafik även mellan taxi och övriga kollektiva trafikmedel. Detta torde vara en tanke, som borde närmare prövas också av de svenska organ, vilka nu har att utarbeta regionala trafikförsörjningsplaner. Det förekommer ju redan nu försök i Sverige där man har involverat taxi i trafikförsörjningen. Jag anser, att det finns anledning att

pröva denna möjlighet på många andra håll, speciellt i glesbygderna, där det ju inte är så många människor som på en och samma gång önskar transport, men där det ändå är väsentligt att man kan åstadkomma god turtäthet till rimliga kostnader.

Detta torde inte kunna ske med mindre än att man samordnar de olika trafikmedlen, så att ekonomin blir den bästa möjliga genom ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser.

Att jag så utförligt refererat de bestämmelser m. m. som reglerar den lokala trafiken i Hamburg, beror på att jag menar mig därmed ha belyst lösningar av vissa problem, som vi brottas med även här i landet. Vissa av dessa metoder borde med fördel kunna tillämpas även här i Sverige. Den alltmer ökande bilismen medför att vi efter hand får ett visst överskott på resurser för kollektiv trafik. Detta är ett incitament till konkurrens, men utan styrning kan detta bli en konkurrens "till döds" för kollektivtrafiken på vissa linjer. Att låta spårbunden trafik konkurrera med exempelvis busstrafik kan på kort sikt ge resenärerna vissa fördelar vid högtrafik men kan å andra sidan undergräva möjligheterna till en hygglig trafiktäthet vid lågtrafik. Det synes därför vara rimligare att lägga ansvaret för uppbyggnaden av linjenät, taxesättning, samtrafik m. m. inom en region på en huvudman, som vid planläggningen har att söka utnyttja samtliga resurser på från servicesynpunkt och ekonomisk synpunkt gynnsammaste möjliga sätt. Man får då också möjlighet att bättre utnyttja de existerande spårbundna trafikmedlen, något som från trafiksäkerhetssynpunkt är synnerligen angeläget, samtidigt som man då också får bättre valuta för nedlagda investeringar i banvallar, spår m. m.

Mot denna bakgrund synes det synnerligen lämpligt och angeläget att trafikpolitiska delegationen får i uppdrag att utvärdera erfarenheterna av det system för kollektiv trafik som skapats i Hamburg samt undersöka i vad mån erfarenheter därifrån kan utnyttjas vid utarbetandet av de regionala trafikförsörjningsplanerna.

Med hänvisning till det anförda hemställes

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder att trafikpolitiska delegationen får i uppdrag att pröva huruvida det i Hamburg tillämpade trafiksystemet går att använda i vårt land.

Stockholm den 11 januari 1972

RUNE TORWALD (c)