Motion
1977/78: 1824

av John Johnsson 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 erhålls, 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 i Skåne och då speciellt i de sydöstra och nordvästra områdena.

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 i stor omfattning pendlingsträckor över länsgräns mellan enskilda kommuner.

Pendlingen inom Örestadsregionen visar också en utveckling med ökad regional pendling. Det är klart olyckligt att propositionen låter en administrativ gräns (länsgränsen) styra utformningen av huvudmannaskapets ansvarsområde.

Den föreslagna samordningen av kollektivtrafiken måste ske för områden som är homogena för trafik- och annan samhällsplanering. För Skånes del förordar vi en trafikregion åtminstone för hela landskapet.

Malmöhus län hade 1976—1977 en sammanlagd kostnad för den kollektiva persontrafiken på cirka 100 milj. kr. Redovisat statsbidrag uppgick till 3 procent.

Kommunernas ansvar och kostnad för kollektiv persontrafik kommer att ytterligare öka genom propositionens förslag, emedan den nya huvudmannen skall ansvara för den regionala landsvägstrafiken. Den i propositionen föreslagna bidragsökningen borde täcka det nuvarande underskottet för den regionala landsvägstrafiken, vilket den inte gjort. Förslaget innebär därmed en övervältring av kostnaderna för denna trafik från staten till de föreslagna huvudmännen.

Bidrag föreslås utgå i förhållande till trafikerad vägsträcka, oavsett antal linjer för denna. På många håll är det så, att olika linjer stöter samman vid en punkt och därefter gemensamt svarar för trafiken in mot en större ort.

Linjerna bortom "sammanstötningsorten" är skapade för att ge trafik mellan de där belägna småorterna och den större tätorten. Linjen kan bli ointressant om den inte går direkt till tätorten, utan omstigning kan komma att ske, i vilket fall bidrag ej kommer att utgå på hela vägsträckan. Det synes oss orimligt att skapa sådana möjligheter till nackdel för den kollektiva trafiken.

För att motverka sådana negativa åtgärder bör bidrag utgå även från sammanstötningspunkten till den större orten, trots att fler än tre respektive två linjer redan trafikerar sträckan. En lösning för de linjer som blir drabbade torde vara att ersättning utgår även för den del av linjen som finns från sammanstötningspunkten till den större orten.

Enligt propositionen skall ett periodkort även gälla SJ:s järnvägstrafik, men detta förutsätter förhandlingar mellan huvudmannen och SJ om kortets giltighet.

I detta sammanhang borde propositionen klart uttala SJ:s skyldighet att hålla och nyanskaffa erforderlig vagnmateriel. En förutsättning för att propositionens intentioner att ansvaret tas över av de nya huvudmännen är, enligt vår uppfattning, att nuvarande tidtabellstandard för lokal järnvägstrafik kan bibehållas oförändrad till 1981-07-01. Kan sådana garantier inte skapas måste också andra konstruktioner av trafikens huvudmannaskap inte bara accepteras utan också understödjas ekonomiskt av staten.

Med hänvisning till vad som anförts får vi hemställa

att riksdagen vid sin behandling av propositionen 1977/78: 92 beslutar att hos regeringen hemställa om

1. att möjlighet till undantag från föreslagen huvudmannaskapsform skapas för att möjliggöra ett huvudmannaskap för Skåne,
2. att bidragsnormerna överarbetas, så att linjer från sammanstötningspunkt till större ort blir bidragsberättigade,
3. att turantalet för regional och lokal järnvägs- och busstrafik bibehålles oförändrad till den 1 juli 1981,
4. att normer utarbetas för hur SJ skall ersättas av huvudmannen vid köp av kollektiva tjänster på järnväg,
5. att koncessionerna skall ägas av den som betalar trafiken, nämligen huvudmännen.

Stockholm den 29 mars 1978

JOHN JOHNSSON (s)

NILS ERIK WÅÅG (s) ERIC JÖNSSON (s)