Motion
1977/78: 1825

av Elver Jonsson m. fl.
med anledning av propositionen 1977/78: 92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik

På väsentliga punkter kommer kollektivtrafikens villkor att förbättras. Dit hör t. ex. klarare ansvarsfördelning mellan stat och kommun, förbättrade koncessionsbestämmelser och nya riktlinjer beträffande ersättningar m. m.

På några andra 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 bl. a. att pendlingssträckorna Alingsås—Lerum—Göteborg och Ale—Göteborg hör till landets 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 ca 30 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 huvudmannaskap.

Inom Göteborgsregionen har kommunerna, efter ett omfattande utredningsarbete i kommunalförbundets regi, beslutat om en samordning av regionernas 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 september 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, integrerad 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.

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 anser vidare i sitt remissvar:

Älvsborgs län är genom sin geografiska utformning mindre betjänt av ett periodkort som ej tar hänsyn till existerande trafikgränser. Pendlingen mellan länet samt Göteborgs och Bohus län är exempelvis av så-

dan omfattning att samarbete mellan de olika huvudmännen måste etableras.

Enligt länsstyrelsens bedömning är det naturligt att ett periodkort med giltighet i Älvsborgs län även äger giltighet inom Göteborgsregionen. Det är även naturligt att Fyrstadsområdet (Vänersborg, Trollhättan, Uddevalla och Lysekil) ingår i ett gemensamt periodkortsområde.

Mot denna bakgrund står det klart att länsgränsen måste betraktas som en konstlad trafikgräns i Älvsborgs län. Det kan därför ifrågasättas, om inte ett gemensamt periodkort för hela västra Sverige på sikt kan vara lämpligt.

Älvsborgs läns landsting anför följande i sitt remissvar:

Utredningen föreslår att ett sådant periodkortsystem i första hand bör kunna anpassas till länsindelningen men är också medveten om att det i vissa län måste kunna göras undantag från denna regel. Som exempel härpå nämner utredningen att pendlingen mellan Älvsborgs län och Göteborgs och Bohus län är så betydande att någon form av interkommunalt samarbete måste etableras för att ett regionalt gällande periodkort skall kunna komma till användning. Utredningen nämner också att ett sådant samarbete torde vara angeläget mellan länen inte enbart i gränstrakterna runt Göteborg utan också i trestadsområdet (Uddevalla—Vänersborg—Trollhättan) som utgör ett primärt centrum enligt riksdagens regionalpolitiska beslut år 1972. En sådan samverkan över länsgränsen är särskilt nödvändig i Göteborgsregionen. Det finns skäl som talar för att bl. a. Älvsborgs län bör undantas från den generella regeln om att länen är lämpligt avgränsade områden för ett periodkortsystem. Länet rymmer i sig delar, som har prägel av storstadsområden men också delar som har karaktären av ren glesbygd. Förvaltningsutskottet ifrågasätter därför om inte Älvsborgs län bör uppdelas i olika trafikområden, ett som omfattar storstadsregionen med kommunerna Ale, Lerum och Alingsås, ett som berör trestadsregionen samt ett som gäller övriga länet. Kommunerna i Göteborgsregionen inklusive Ale, Lerum och Alingsås har redan nu långt framskridna planer på en trafiksamordning inom regionen med Göteborgsregionens kommunalförbund som huvudman. Denna samordning beräknas träda i kraft vid halvårsskiftet 1977 och avser samverkan mellan kommunerna beträffande interkommunala trafiklinjer samt taxor för interkommunala resor.

Med en sådan uppdelning av länet måste ett samarbete ske mellan de olika trafikområdena. Bl. a. bör samarbetet leda till att människor som måste pendla mellan de olika trafikområdena ges möjlighet att använda periodkort. Hur samarbetet närmare skall utformas bör emellertid bli föremål för en gemensam utredning av de olika intressenterna.

Vi hemställer därför om att sådana ändringar i propositionens lagförslag vidtages, att det inledda samarbetet inom Göteborgsregionen kan fortsätta och vidareutvecklas och att den regionala huvudmannen kan vara mottagare av de statliga bidragen. Det förutsättes därvid att landstingen i de olika länen ekonomiskt bidrar till trafiken inom Göte-

borgsregionen, antingen genom bidrag reglerat genom avtal eller genom deltagande i huvudmannaskapsorganisationen.

Undantag från föreslagen huvudmannaskapsform kan behöva göras även för andra näringsgeografiskt sammanhållna områden, vilka sträcker sig över länsgräns och för vilka trafikförsörjningen kan ordnas bättre genom särskilt huvudmannaskap än genom samverkan mellan de berörda länens huvudmän för kollektivtrafiken. Möjligheten till sådana undantag bör därför ges genom en generell föreskrift.

Med anledning av det anförda vill vi föreslå

att riksdagen måtte besluta att undantag från föreslagen huvudmannaskapsform medges och att särskilt huvudmannaskap beträffande kollektivtrafiken får inrättas, i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 29 mars 1978

ELVER JONSSON (fp)

L. ARNE ANDERSSON (m) i Ljung

GUNDE RANESKOG (c)

NORSTEDTS TRYCKERI STOCKHOLM 1978 780043