

Nr 347

Av herr Berglund, om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, m. m.

I den nutida samhällsplaneringen utgör kommunikationsfrågornas lösning en viktig och med övriga samhällsplaneringsfrågor helt integrerad del. Detta förhållande är i allra högsta grad gällande för tätortsregionernas planering. Vilken betydelse kommunikationsfrågornas lösning i tätortsregionerna har framstår klart när man kan konstatera att förutsättningarna och möjligheterna att lösa kommunikationsfrågorna för en region har en avgörande inverkan på utformningen av planeringen för regionen och faktiskt utgör en av de viktigaste komponenterna i styrningen av samhällsplaneringen för regionen.

I den sedan lång tid tillbaka pågående debatten om avvägningen inom tätortsregionerna av resurserna mellan å ena sidan de privata persontransporterna, eller i klartext privatbilismen, och å andra sidan de kollektiva persontransporterna, dvs. järnvägar (pendeltåg), tunnelbanor och buss-transporter, har man kommit till full klarhet om att man — inte minst ur samhällsekonomisk synpunkt — måste satsa kraftigt och målmedvetet på de kollektiva persontransporterna för att man över huvud taget inom ramen för samhällets resurser skall kunna klara de för en regions bestånd och utveckling livsviktiga kommunikationsfrågorna. I USA, som länge och väl alltjämt betraktas som privatbilismens förlovade land, har man numera genom dyrköpta erfarenheter kommit fram till att storstädernas och tätortsregionernas kommunikationsfrågor endast kan lösas tillfredsställande genom en kraftig satsning på de kollektiva persontransportmedlen. På initiativ av den federala regeringen i Washington och med ekonomisk federal hjälp från denna har i USA också påbörjats en upprustning av de kollektiva persontransportmedlen.

I vårt land har storstockholmsregionen av naturliga skäl givit den första bekräftelsen på nödvändigheten av en kraftig *samhällelig* satsning på de kollektiva persontransportmedlens samordning, utbyggnad och drift. Denna insikt har lett fram till den i december 1964, under ledning av den av regeringen utsedde förhandlingsmannen generaldirektör Nils Hörjel, mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting träffade principöverenskommelsen om samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivt trafiksystem i Storstockholm.

Lösningen av kommunikationsfrågorna i tätortsregioner genom en kraf-

tig samhällelig insats till förmån för de kollektiva persontransportmedlen har för vårt lands vidkommande inte enbart betydelse för storstockholmsregionen utan har eller kommer inom en mycket nära framtid att få samma aktualitet för hela mälardalsregionen, göteborgsregionen och malmö-hälsingborgsregionen.

Kommunikationsfrågornas lösning är emellertid inte heller enbart ett problem för tätortsregionerna. I lika hög grad gäller att invånarna i glesbygderna genom en samhällelig insats till förmån för de kollektiva transportmedlen erhåller tillgång till den service genom kollektiva persontransportmedel som trots privatbilismen erfordras för ett någorlunda människovänligt liv i glesbygderna. Jag vill i detta sammanhang endast erinra om det särskilda statliga stödet till statens järnvägar för driften av trafiksvaga banor m. m. samt det särskilda nyligen beslutade stödet åt busstrafikrörelser i glesbygderna för att markera samhällets hittillsvarande inställning och insatser för att söka tillgodose glesbygdernas behov på detta område. Det kan således konstateras, att det finns ett mycket starkt behov hos glesbygdernas invånare att få tillgång till den service som de kollektiva lokala transportmedlen utgör.

Principöverenskommelsen i december 1964 mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting innebar bl. a. att staden och landstinget gemensamt skulle bilda ett kommunalförbund, som skall vara huvudman för den kollektiva närtrafiken i Storstockholm. Kommunalförbundet, som erhållit namnet Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL), skulle förvärva det av staden ägda och till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ombildade trafikföretaget, och vilket ombildade trafikbolag skulle ansvara i administrativt och ekonomiskt hänseende för all kollektiv lokaltrafik inom storstockholmsområdet. Överenskommelsen förutsatte, att förhandlingar skulle upptagas i syfte att till SL — utöver från stadens trafikbolag överförda trafikuppgifter — överföra den järnvägs- och busstrafik inom Storstockholm, som bedrevs av kommunala och enskilda trafikföretag och att förhandlingar jämväl skulle upptagas för bestämmande i vilken omfattning busstrafik, som bedrevs av statens järnvägar och dess dotterföretag lämpligen borde överföras till SL. Härutöver förutsattes att avtal skulle träffas med statens järnvägar om att detta företag och dess dotterföretag skulle på sina järnvägslinjer och på de busslinjer, som fortsättningsvis skulle tillhöra statens järnvägars linjenät, bedriva viss lokaltrafik för SL:s räkning. I överenskommelsen förutsattes i den mån ovan nämnda förhandlingar om överförandet i erforderlig omfattning till SL av järnvägs- och busstrafik, som bedrevs av kommunala och enskilda trafikföretag, icke kunde slutföras före den tidpunkt, då samordningen av den kollektiva trafiken i Storstockholm avses skola genomföras, att vederbörande myndigheter, i brist på överenskommelse mellan parterna, med stöd

av bestämmelserna i trafiktillstånd och koncessioner meddelar för samordningen nödvändiga föreskrifter.

Överförandet i KSL:s eller SL:s ägo av dessa enskilda trafikföretag har numera (januari 1969) i allt väsentligt genomförts men först efter långa och komplicerade förhandlingar och i vissa fall till en kostnad för det allmänna som måste betraktas som mycket hög. För en väsentlig sektor av regionen kunde övertagandet av sektorns enskilda trafikrörelser genomföras först två år efter det datum då principöverenskommelsens riktlinjer för samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet trädde i kraft. Före övertagandet av trafikföretagen var det inte heller möjligt att åstadkomma någon samordning av trafiken eller bättre utnyttjande av regionens samlade resurser. Inte heller var det möjligt att genomföra en sänkning av taxenivån hos de enskilda trafikföretagen, endast en begränsad övergångsrätt från de övriga trafikmedlen till SL:s trafiklinjer kunde genomföras, dock helt utan kostnad för de övriga trafikföretagen. Principöverenskommelsens förutsättning att vederbörande myndigheter — i brist på överenskommelse mellan parterna vid tidpunkten för samordningens ikraftträdande — med stöd av bestämmelserna i lämnade trafiktillstånd och koncessioner skulle meddela för samordningen nödvändiga föreskrifter visade sig i praktiken vara verkningslös.

Erfarenheterna från genomförandet av den genom Hörjelöverenskommelsen i december 1964 beslutade samordningen, utbyggnaden och driften av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm under samhällets huvudmannaskap har sålunda visat att det inte är möjligt att åstadkomma en ur samhällets synpunkt ekonomisk och rationell samordning och drift av kollektivtrafiken med en för regionens invånare god trafikstandard och för invånarna acceptabel taxenivå med mindre än att den som har att ansvara för trafiken *förvärvar* redan inom regionen etablerade enskilda lokaltrafikföretag. Denna slutsats kan måhända synas mindre väl grundad med hänsyn till den nuvarande lagstiftningen, och jag begränsar mig här till att beröra den i detta sammanhang mest aktuella kollektiva persontrafiken, nämligen den yrkesmässiga linjetrafiken med buss, varom föreskrifter återfinns i KF den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I denna förordning ges bl. a. föreskrifter om trafiktillstånds meddelande och återkallelse, fastställande av linjesträckning, turlista och taxa, föreskrifter om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag. Det kan tyckas att dessa föreskrifter jämte andra bestämmelser i förordningen skulle medföra möjligheter för samhällets organ att ålägga en enskild trafikutövare alla de förpliktelser som erfordras för en rationell samordning och drift av den kollektiva lokaltrafiken inom ett område eller att låta en för den kollektiva trafiken ansvarig huvudman anordna sådan egen trafik. Så är emellertid inte fallet. Jag vill erinra om att den nuvarande lagstiftningen på detta område fortfarande innebär ett starkt

skydd för en redan etablerad trafikutövare med små eller obefintliga möjligheter för annan enskild trafikutövare eller samhället självt att anordna ny med en redan etablerad trafikutövare konkurrerande trafik. Detta står klart efter de penetreringar av frågan som gjordes under de utdragna förhandlingarna om förvärv av de enskilda lokaltrafikföretagen i storstockholmsregionen. Med den ekonomiska filosofi, på vilken den nuvarande lagstiftningen grundar sig, står det även klart att det inte är möjligt att ålägga en enskild trafikutövare långtgående förpliktelser om ändrade linjesträckningar, tätare trafik, nattrafik, samtrafik eller andra kostnadskrävande åtgärder för att åstadkomma en höjd trafikstandard, vilket allt kan vara erforderligt för att man skall uppnå en önskvärd samordning och trafikstandard inom ett område. Sist men inte minst ger nuvarande lagstiftning — vars tillämpning för övrigt lett till en högst varierande taxesättning och i vissa fall en oförsvarligt hög taxesättning inom storstockholmsområdet utan att det med hänsyn till de ekonomiska betingelserna för de olika trafikföretagens trafikverksamhet varit befogat med en sådan varierande taxesättning — inte några möjligheter att få beaktat ens företagsekonomiska synpunkter vid fastställandet av taxan. Detta kan medföra besvärande orättvisor och ger inte en samhällelig huvudman för den kollektiva trafiken inom en region möjlighet att erhålla en taxesättning som tar hänsyn till andra än strikt ekonomiska synpunkter, vilket kan vara önskvärt eller nödvändigt vid den trafikpolitiska helhetsbedömningen av regionens kommunikationsfrågor. Som sammanfattning kan därför konstateras att den nuvarande lagstiftningen på detta område inte ger tillfredsställande möjligheter för samhället att ålägga en enskild utövare av kollektiv lokaltrafik alla de långtgående skyldigheter i form av linjesträckningar, trafikstandard, taxesättning och andra trafikreglerande åtgärder, som kan vara erforderliga för en rationell samordnad lösning av det kollektiva trafiksystemet inom en region. Inte heller har samhället möjlighet — med den tillämpning nuvarande lagstiftning fått — att självt eller genom annan konkurrerande trafikutövare åstadkomma den erforderliga trafiklösningen.

Lösningen av detta problem står enligt min mening ej att finna i en ändrad tillämpning, komplettering eller skärpning av den nuvarande lagstiftningen på området. Den nuvarande lagstiftningen har vid sin tillkomst grundats på andra förutsättningar, och under dess målsättning går knappast att inordna alla de anspråk på en enskild kollektivtrafikutövare som följer av den nutida samhällsplaneringens krav på ett integrerat, samordnat och rationellt kollektivtrafiksystem i en region.

För att komma till rätta med dessa problem vid den nutida samhällsplaneringen, i vilken en kraftig och målmedveten satsning på de kollektiva persontransportmedlen ingår som en lösning av de för samhällsplaneringen viktiga kommunikationsfrågorna, måste genom särskild lagstiftning legala möjligheter tillskapas för samhället att snabbt och på rimliga villkor för-

värva enskilda kollektivtrafikföretag av betydelse för kommunikationsfrågornas lösning. Jag finner det både ofrånkomligt och angeläget att så sker, och jag är helt övertygad om att det blir nödvändigt att ha tillgång till denna möjlighet inom en snar framtid för att lösa kommunikationsfrågorna för mälardals-, göteborgs- och malmö-hälsingborgsregionerna samt även vid framtida lösningar av tätortsregioners kommunikationsproblem. Som jag tidigare framhållit är denna fråga inte enbart ett problem för tätortsregionerna utan i lika hög grad en angelägenhet för glesbygderna vid lösningen av deras speciella kommunikationsfrågor. Tillskapandet av de legala möjligheterna för förvärv av enskilda kollektivtrafikföretag bör därför inte begränsas att enbart omfatta tätortsregioner utan bör ges en för landet generell omfattning.

Hittills har min framställning berört landtrafiken och enskilda kollektivtrafikföretag som bedriver linjetrafik med buss, och denna trafiksektor är i dagens läge den mest aktuella och betydelsefullaste, men i ett integrerat kollektivt trafiksystem i en region kan det vara önskvärt och ibland nödvändigt att under helheten inordna kollektiva persontransporter till sjöss, vilket varit fallet i storstockholmsregionen. Med den snabba utvecklingen som äger rum på kommunikationsområdet kan även andra former av kollektiva persontransportmedel behöva ingå i det kollektiva trafiksystemet och således liksom sjötransporterna behöva göras till föremål för överväganden vid tillskapandet av de legala möjligheterna för samhället att förvärva kollektivtrafikföretag för en ändamålsenlig lösning av kommunikationsfrågorna i en region.

Erfarenheterna från arbetet med att åstadkomma ett integrerat samordnat kollektivtrafiksystem för storstockholmsregionen har visat, att svårigheter uppstår speciellt vid konfrontationen med enskilda kollektivtrafikutövares ekonomiska intressen. Liksom varit fallet för storstockholmsregionen kommer det säkerligen att visa sig att det inom många områden blir nödvändigt att lägga ansvaret och huvudmannskapet för kollektivtrafikens ändamålsenliga anordnande på ett interkommunalt organ. Behovet av att tillskapa ett legalt institut för förvärv av enskilda kollektivtrafikföretag kan i sådant fall även komma att gälla förvärv av ett kollektivtrafikföretag som ägs eller drivs av en primärkommun, som inte vill medverka till eller inordna sig under den för regionen samlade helhetslösningen av det kollektiva trafiksystemet.

Med åberopande av vad som här ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte besluta

dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning — med beaktande av i denna motion redovisade synpunkter — om tillskapande av en särskild lagstiftning som ger det allmänna som huvudman för den kollektiva lokaltrafiken legala möjligheter att snabbt och på

rimliga villkor förvärva eller inlösa kollektivtrafikföretag av betydelse för en ändamålsenlig, samhällsekonomisk samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivt trafiksystem i en region,

dels ock samtidigt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om statens järnvägars aktiva medverkan till ändamålsenliga lösningar av kollektiva trafiksystem för en region.

Stockholm den 23 januari 1969

Helge Berglund (s)