

Trafikutskottets betänkande

1977/78:28

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

Propositionen

I propositionen 1977/78:92 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

dels att anta förslagen till

1. lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik,
2. lag om ändring i lagen (1957:281) om kommunalförbund,
3. lag om kollektivtrafiknämnd,
4. lag om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig

automobiltrafik m. m.,

dels att

5. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för den lokala och regionala trafiken,

6. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för lokal och regional kollektiv persontrafik,

7. godkänna de i propositionen förordade revideringarna av nuvarande bussbidragssystem,

8. till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1978/79 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 15 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

9. utöver vad som har föreslagits i prop. 1977/78:100, bil. 9 under förslagsanslaget Bussbidragsnämnden anvisa ytterligare 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I propositionen konstateras att den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning inte kan uppnås utan en väl utbyggd kollektivtrafik. Mot denna bakgrund läggs i propositionen fram förslag som syftar till att ge förbättrade betingelser för den lokala och regionala persontrafiken.

En viktig förutsättning för utbyggnaden av kollektivtrafiken är att ansvaret för denna preciseras. Förslag läggs fram om att huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva trafiken på landsväg utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län. Härigenom uppnås en integrering av lokal och regional trafik samt en ökad samordning av trafikresurserna. En betydande flexibilitet och valfrihet föreslås vad gäller formerna för huvudmannaskapet och sättet att fördela ev. uppkommande underskott i rörelsen. Reformen föreslås vara genomförd

senast den 1 juli 1983 i Västsverige och senast den 1 juli 1981 i övriga delar av landet.

För att huvudmännen skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt framläggs i propositionen vissa förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen. Huvudmannen föreslås kunna inneha eget linjetrafiktillstånd och få rätt att anlita entreprenör med tillstånd för beställningstrafik för att utföra trafiken. Vidare föreslås huvudman omfattas av den kommunala företrädesrätten i fråga om linjetrafiktillstånd.

För att underlätta avtalsuppgörelser mellan huvudman och trafikutövare om ersättning vid entreprenadtrafik föreslås att en särskild kollektivtrafiknämnd inrättas den 1 juli 1978. Denna skall vid behov pröva frågor som rör ersättning för trafikutövning.

En annan viktig förutsättning för att kollektivtrafiken skall kunna förbättras är ett ökat statligt ekonomiskt stöd till trafiken. Ett nytt bidragssystem föreslås till kollektiv persontrafik i sådana län där huvudman etablerats. Jämfört med nuvarande bidragssystem innebär förslaget en betydande ökning av det statliga stödet samt förenklingar på en rad punkter. Viktiga förbättringar är att även tätortstrafiken skall ingå i bidragssystemet och att lokal och regional järnvägstrafik skall kunna få stöd. Statsbidrag föreslås i det nya systemet utgå i form av vägmilersättning till högst tre dubbelturer måndag–fredag, vilket innebär en utökning med en dubbeltur jämfört med nuvarande system, och till högst två dubbelturer lördag–söndag. Viss flygverksamhet som bedrivs i fjällregionerna (väglöst land) skall också omfattas av bidragssystemet liksom viss helikoptertrafik i skärgårdsområden. Vidare föreslås att den nuvarande skolskjutsavräkningen i linjetrafiken skall slopas. Även vissa andra administrativa förenklingar föreslås. Kostnaderna för det nya utökade stödsystemet beräknas till ca 190 milj. kr. per år i 1978/79 års priser. Det nya bidragssystemet föreslås gälla fr. o. m. bidragsåret 1978/79.

De framlagda förslagen ger huvudmannen ökade möjligheter att införa samordnade taxesystem i länet i form av t. ex. rabattkort. Till ledning ges också några modeller för sådana rabattsystem, bl. a. vad gäller den geografiska avgränsningen för systemens giltighet.

Lagförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse.

1 Förslag till

Lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Ansvaret gäller sådan linjetrafik för personbefordran som inte utgör kompletteringstrafik med personbil. Trafikens omfattning anges i trafikförsörjningsplan, som huvudmannen antar.

Regeringen får efter framställning av huvudman, landstingskommun eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i olika län.

2 § Huvudman är landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är dock landstingskommunen huvudman och i Gotlands län kommunen.

3 § I fall som avses i 2 § första meningen handhas huvudmannens uppgifter av landstingskommunen och kommunerna i kommunalförbund. Är landstingskommunen och kommunerna i länet överens därom, får dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. Landstingskommunen och kommunerna skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller lagen (1957:281) om kommunalförbund, om inte annat följer av 4–7 §§. Därvid skall bestämmelse i 21 § tredje stycket, 28 § första stycket, 29–32 §§ och 34 § första stycket nämnda lag om länsstyrelse i stället avse regeringen.

4 § Kan enighet inte uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund eller ändring av den eller om ordförande i förbundets fullmäktige eller styrelse, beslutar regeringen. Vid oenighet i de avseenden som anges i 5 eller 6 § gäller dock vad där sägs, om inte annat föreskrivs med stöd av 7 §.

5 § Uppnås inte enighet i fråga om antalet ledamöter som medlem i kommunalförbund skall utse i förbundsfullmäktige gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 skall landstingskommunen utse hälften av ledamöterna och kommunerna i länet tillsammans hälften.

2. I Malmöhus län skall landstingskommunen utse en tredjedel, Malmö kommun en tredjedel och övriga kommuner tillsammans en tredjedel av antalet ledamöter. I Göteborgs och Bohus län skall landstingskommunen

utse en fjärdedel. Göteborgs kommun hälften och övriga kommuner tillsammans en fjärdedel av antalet ledamöter.

3. Antalet ledamöter som annan kommun än Malmö kommun eller Göteborgs kommun skall utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år då val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun skall dock utse minst en ledamot.

6 § Uppnås inte enighet i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall landstingskommunen täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret.

2. I Malmöhus län skall landstingskommunen och Malmö kommun tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av landstingskommunens och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen. Motsvarande gäller i Göteborgs och Bohus län i fråga om landstingskommunen och Göteborgs kommun.

3. I Malmöhus län och Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

7 § Föreligger synnerliga skäl får regeringen efter framställning av landstingskommun, kommun som inte tillhör landstingskommun eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landstingskommun meddela föreskrifter om begränsning av huvudmans skyldighet enligt 1 § första stycket och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

Landstingskommunerna och kommunerna får bestämma när de skall åtaga sig huvudmannaskap enligt denna lag. Huvudmannaskap enligt lagen skall dock utövas i Hallands län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län senast från och med den 1 juli 1983 och i övriga län senast från och med den 1 juli 1981.

Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957:281) om kommunalförbund

Häriigenom föreskrivs att 1 § 1 mom. lagen (1957:281) om kommunalförbund¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 mom. För handhavande av en eller flera kommunala angelägenheter må kommuner sammansluta sig till kommunalförbund i den ordning denna lag stadgar.

Sammanslutning för ändamål, som nyss är sagt, må ock kunna ske mellan landstingskommuner samt mellan landstingskommun och kommun, *som icke tillhör landstingskommun.*

Sammanslutning för ändamål, som nyss är sagt, må ock kunna ske mellan landstingskommuner samt mellan landstingskommun och kommun.

Vad i denna lag är stadgat gäller ej, i den mån i lag eller författning särskilda bestämmelser givas om kommunalförbund för ett visst ändamål.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

¹ Lagen omtryckt 1977:181.

3 Förslag till Lag om kollektivtrafiknämnd

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Fråga om ersättning till trafikföretag för framtida utförande av sådan trafik som omfattas av lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik prövas av kollektivtrafiknämnden, om huvudmannen och trafikföretaget trots förhandlingar i frågan inte kan enas.

2 § Kollektivtrafiknämnden består av ordförande och fyra andra ledamöter, om inte annat följer av tredje stycket. För ledamöterna skall finnas ersättare.

Ledamöter och ersättare förordnas av regeringen för viss tid. Av ledamöterna utses en efter förslag av Svenska kommunförbundet, en efter förslag av Landstingsförbundet och en efter förslag av Svenska busstrafikförbundet. Detsamma gäller i fråga om ersättare för sådan ledamot.

Om båda parter begär det får regeringen förordna ytterligare två ledamöter och ersättare för dessa att delta i handläggningen av visst ärende.

3 § Fråga som avses i 1 § tas upp av kollektivtrafiknämnden efter skriftlig ansökan av endera parten. I ansökningen skall anges yrkande, innefattande uppgift om den trafik och den tid för vilken ersättning är avsedd att utgå, samt den utredning som åberopas i ärendet. Av utredningen skall framgå omfattningen och resultatet av de förhandlingar som har förts i ersättningsfrågan.

4 § Kollektivtrafiknämnden skall bereda motpart tillfälle att yttra sig över yrkande som part framställer hos nämnden och över utredning som denne åberopar i ärendet. Om det behövs skall nämnden hålla förhandling med parterna.

5 § Kollektivtrafiknämnden får införskaffa utredning utöver den som parterna åberopar i ärendet och i övrigt inhämta de upplysningar som behövs.

6 § Finner kollektivtrafiknämnden att förhandlingar i ersättningsfrågan inte har förts i tillräcklig utsträckning, får nämnden avvisa ansökan.

7 § Parterna skall medverka till att handläggningen hos kollektivtrafiknämnden kan avslutas inom tid som föreskrivs i särskild ordning.

8 § Kollektivtrafiknämnden är beslutförmålig om den är fulltalig.

I fråga om förberedande åtgärd får ordföranden besluta ensam.

Rättegångsbalkens regler om omröstning i tvistemål äger motsvarande tillämpning på avgörande av nämnden.

9 § Den omständigheten att ledamot i kollektivtrafiknämnden genom anställning, uppdrag eller liknande är knuten till den som är part i ärende hos nämnden skall inte medföra jäv enligt 4 § första stycket 5 förvaltningslagen (1971:290).

10 § Mot kollektivtrafiknämndens beslut får talan inte föras.

11 § Vardera parten skall svara för sin egen kostnad hos kollektivtrafiknämnden.

Parterna skall ersätta statsverket nämndens kostnader för utredning i ärendet med hälften vardera.

Föreligger särskilda skäl får nämnden besluta om annan kostnadsfördelning än den som följer av första och andra styckena eller förordna att viss kostnad skall stanna på statsverket.

12 § Den som hos nämnden har tagit befattning med ärende får inte obehörigen yppa affärs- eller driftförhållande, som han därvid har fått kännedom om.

13 § Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om kollektivtrafiknämndens verksamhet och förfarandet inför nämnden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

4 Förslag till

Lag om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

dels att 7 § 2 mom., 11 och 12 §§ samt 19 § 2 mom. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 5 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 a §

Kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag som har erhållit tillstånd till linjetrafik må för trafikens utförande anlita innehavare av tillstånd till beställningstrafik. I sådant fall må den som anlitas utföra linjetrafiken med tillstånd till beställningstrafik.

Har kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag erhållit linjetrafiktillstånd och dessutom tillstånd att i anslutning därtill driva turisttrafik, äger första stycket motsvarande tillämpning i fråga om turisttrafiken.

7 §

2 mom. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i 1 mom. anges, innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom uppgifter om den taxa och, i förekommande fall,

2 mom. Ansökan om tillstånd till linjetrafik skall, utöver vad i 1 mom. anges, innehålla uppgifter om linjesträckning eller om de orter, mellan vilka trafiken skall bedrivas, eller område som skall trafikeras, samt uppgifter huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller gods- trafik eller bådadera, ävensom upp-

Nuvarande lydelse

den turlista för befordringen, som önskas fastställd, samt om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

Föreslagen lydelse

gifter om den taxa och, i förekommande fall, den turlista för befordringen, som önskas fastställd, samt om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas.

11 §¹

Utan hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infordrande av yttranden inskränkas eller underlåtas, då ansökan avser tillstånd

att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola,

att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning,

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik eller turisttrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid i viss trafik öka antalet automobiler eller insätta släpfordon för person- eller godsbefordran,

att i beställningstrafik eller turisttrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt däri genom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes med mer än femton procent.

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra högst femhundra kilogram gods eller i dylik trafik använda släpfordon för godsbefordran, vars maximilast icke överstiger femhundra kilogram, eller

att utföra transporter i fall som sägs i 12 § andra stycket.

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fall, då ansökan gäller tillstånd för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik att bedriva linjetrafik för viss kortare tid. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

¹ Senaste lydelse 1977:251.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*12 §²

Trafik tillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställs till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmes av regeringen eller myndighet regeringen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafik tillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

Trafik tillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik eller turisttrafik, som kan komma att konkurrera med redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. Om kommun, landstingskommun eller kommu-

Trafik tillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik eller turisttrafik, som kan komma att konkurrera med redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utövaren av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig. *Om kommunalförbund eller aktiebolag som avses i*

² Senaste lydelse 1977:251.

Nuvarande lydelse

nalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningsen bifalles, äger kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Föreslagen lydelse

lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik för personbefordran och gör sannolikt att trafikförsörjningen främjas inom det område som är avsett att trafikeras, om ansökningsen bifalles, äger kommunalförbundet, aktiebolaget, kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik i andra fall än som avses i andra stycket 1) må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd till linjetrafik för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik får avse viss kortare tid, om skäl därtill föreligga. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna i 23, 25 och 29 §§ denna förordning och vad som särskilt föreskrivits om lämplighetsbesiktning och trafikkort.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om trafikkort.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

19 §

2 mom.³ Göres i samband med ansökan om trafiktillstånd framställning om återkallelse av tillstånd till trafik som ansökningen omfattar, får återkallelse ske, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning förekommer därtill. Är sökanden kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningen linjetrafik med omnibus, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken utövas av sökanden.

2 mom. Göres i samband med ansökan om trafiktillstånd framställning om återkallelse av tillstånd till trafik som ansökningen omfattar, får återkallelse ske, när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande synnerlig anledning förekommer därtill. Är sökanden *kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik*, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningen linjetrafik *för personbefordran*, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt, att trafikförsörjningen främjas inom *det område som är avsett att trafikerats*, om trafiken utövas av sökanden.

Har kollektivtrafiknämnden avgjort fråga om ersättning till trafikföretag enligt lagen (1978:000) om kollektivtrafiknämnd äger kommunalförbundet eller aktiebolaget, om icke särskilda skäl föranleda till annat, icke göra gällande rätt till återkallelse enligt första stycket under den tid för vilken nämnden har bestämt ersättning. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

Fråga om återkallelse enligt första stycket prövas av den myndighet som har att pröva ansökningen om trafiktillstånd.

Återkallas tillstånd enligt första stycket, är ny tillståndshavare, på begäran av den vars tillstånd återkallats, skyldig att inlösa den rörelse som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet eller, om återkallelsen rör endast viss del av rörelse, de tillgångar som använts i den delen. Framställning om

³ Senaste lydelse 1977:251.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

inlösen skall göras skriftligen hos tillståndsmyndigheten inom två månader från det beslutet om återkallelse och nytt trafik tillstånd vunnit laga kraft eller, om besvär anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Framställningen prövas i den ordning och enligt de grunder regeringen bestämmer.

Enas parterna i frågan om inlösen, skall överenskommelsen ingivas till tillståndsmyndigheten och behandlas som en framställning enligt tredje stycket.

Enas parterna i frågan om inlösen, skall överenskommelsen ingivas till tillståndsmyndigheten och behandlas som en framställning enligt fjärde stycket.

Gör kommun i samband med ansökan enligt 5 § tredje stycket sannolikt att trafikförsörjningen inom kommunen främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får regeringen efter framställning av kommunen återkalla tillstånd till trafik som ansökningen omfattar. Kommunen är skyldig att på begäran av den vars tillstånd återkallas inlösa rörelse, som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet. Enas ej parterna om den ersättning som skall utgå vid inlösen, fastställes ersättningen i den ordning och efter de grunder som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1978

I motionen 1977/78:462 av Bertil Dahlén (fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående borttagande av den s. k. snittaxan.

38 5 b

I motionen 1977/78:578 av Åke Gillström (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att den statliga priskontrollen över kommunernas taxesättning för kollektivtrafiken upphävs,

38 5 a

2. att kommunerna ges möjlighet till insyn och inflytande i de trafikföretag vilkas verksamhet subventioneras av kommunerna,

25 2 g

3. att sådana regler bör utarbetas att ett trafikföretags verksamhet helt kan övertas av en kommun, vars subvention ger en kostnadstäckning av minst 50 %,

25 2 g

4. att staten snarast utreder frågan om stimulansbidrag till kommuner som i sin lokaltrafik tillämpar systemet med låga taxor genom månads- eller årskort.

38 5 a

I motionen 1977/78:1214 av Eric Hägelmark och Sven Andersson i Örebro (båda fp) föreslås att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kommuner och landsting bör erhålla möjlighet att övertaga koncessionen på vägsträckor, där SJ hindrar en ändamålsenlig lokal busstrafik.

26 3 b

I motionen 1977/78:1598 av Torsten Sandberg m. fl. (c) hemställs att

23 2 e

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om inriktningen på den regionala trafikplaneringen.

I motionen 1977/78:1601 av Marianne Stålberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att det i samarbete med länsorganen startas en försöksverksamhet i Jämtlands län med kollektiva resor i enlighet med vad som anförts i motionen.	40	6 b
---	----	-----

Motioner väckta med anledning av propositionen 1977/78:92

I motionen 1977/78:1778 av Karin Ahrlund och Daniel Tarschys (båda fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna de synpunkter som anförts i motionen.	40	6 a
--	----	-----

I motionen 1977/78:1779 av Ingemar Konradsson (s) föreslås att riksdagen beslutar uttala

- | | | |
|--|----|-----|
| 1. att ordföranden i den föreslagna skiljenämnden skall vara opartisk och lagfaren, | 30 | 3 g |
| 2. att inskränkningen i den kommunala rätten att kräva återkallelse av trafiktillstånd inte genomförs, | 28 | 3 f |
| 3. att länskortsutredningens förslag om periodkorts giltighet på järnväg genomförs. | 39 | 5 d |

I motionen 1977/78:1822 av Karl Boo (c) och Karl Bengtsson (fp) hemställs att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande

- | | | |
|--|----|-----|
| a) huvudmannaskapet, | 22 | 2 d |
| b) kollektivtrafiknämnden, | 29 | 3 f |
| c) bussbidragsnämnden, | 27 | 3 e |
| d) statens kostnadsansvar för järnvägstrafiken, | 32 | 4 b |
| e) kostnader för bidragssystemet m. m., | 37 | 4 g |
| f) regler för skolskjutsning, | 35 | 4 c |
| g) riktlinjer för beräkning av ersättning till SJ. | 39 | 5 d |

I motionen 1977/78:1823 av Kurt Hugosson m. fl. (s) hemställs att möjlighet till undantag från föreslagen huvudmannaskapsform i enlighet med vad som föreslagits i motionen införs.	24	2 f
---	----	-----

I motionen 1977/78:1824 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen hemställa om

- | | | |
|--|----|-----|
| 1. att möjlighet till undantag från föreslagen huvudmannaskapsform skapas för att möjliggöra ett huvudmannaskap för Skåne, | 19 | 2 a |
| 2. att bidragsnormerna överarbetas så att linjer från sammanstöttnings- | 33 | 4 c |

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

punkt till större ort blir bidragsberättigade.

3. att turantalet för regional och lokal järnvägs- och busstrafik bibehålls 39 5 c
oförändrat till den 1 juli 1981,

4. att normer utarbetas för hur SJ skall ersättas av huvudmannen vid köp 39 5 d
av kollektiva tjänster på järnväg,

5. att koncessionerna skall ägas av den som betalar trafiken, nämligen 26 3 a
huvudmännen.

I motionen 1977/78:1825 av Elver Jonsson m. fl. (fp, c, m) föreslås att 24 2 f
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.

I motionen 1977/78:1826 av Kjell Mattsson m. fl. (c, m, fp) hemställs att
riksdagen beslutar

1. att i lagen ges rätt för landstinget att vara huvudman om landstinget och 22 2 d
en majoritet av kommunerna är ense härom,

2. att ge regeringen till känna vad i motionen anförts angående

a) regional organisation i vissa områden, 23 2 d

b) villkoren för val av annan form för samarbete än kommunalförbund, 23 2 d

c) bidrag vid gränsöverträdande trafik, 32 4 a

d) bidrag till busstrafik då alternativa trafiklösningar finns. 33 4 d

I motionen 1977/78:1827 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs

1. att riksdagen beslutar godkänna vad som anförts i motionen om 27 3 d
utformningen av avtal mellan huvudman med linjetrafiktillstånd och
underentreprenör,

2. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om 26 3 c
företrädesrätt för kommunal huvudman till beställningstrafiktillstånd,

3. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om 27 3 c
omprövning av linjetrafiktillstånd,

4. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om 30 3 g
tillsättningen av ordförande i kollektivtrafiknämnden,

5. att riksdagen hos regeringen begär att ett förslag till normer för hur SJ 39 5 d
skall ersättas av kommuner m. fl. för köp av kollektivtrafiktjänster skynd-
samst utarbetas,

6. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om 18 1 c
ansvaret för den interregionala trafiken.

I motionen 1977/78:1828 av Lennart Nilsson (s) föreslås att riksdagen
beslutar uttala

1. att ingen övervältring av kostnaderna för kollektivtrafiken sker innan 32 4 b

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
det finns klarhet i kostnadsfördelningen mellan stat och kommun,		
2. att regeringen bör klarlägga sambandet mellan den regionala spår- bundna trafiken och landsvägstrafiken,	36	4 f
3. att kollektivtrafiknämnden bör utökas med representanter från de fackliga organisationerna.	30	3 h
I motionen 1977/78:1829 av Torsten Sandberg (c) yrkas		
1. att riksdagen uttalar att den kollektiva trafiken på regional nivå knyts nära landstingen i enlighet med vad som anförts i motionen,	22	2 d
2. att riksdagen genom ett uttalande klarlägger att samordning mellan persontrafik och godstransporter är önskvärd och möjlig.	20	2 b
I motionen 1977/78:1830 av Rolf Sellgren (fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande		
a) busstrafikens godstransporter,	20	2 b
b) kostnader för olönsam järnvägstrafik,	32	4 b
c) regler för skolskjutsning.	34	4 c
I motionen 1977/78:1831 av Rune Torwald m. fl. (c, m, fp, vpk) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande huvudmannaskap för regional persontrafik m. m.	24	2 f
I motionen 1977/78:1832 av Sven-Olov Träff (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande linjetrafik- tillstånd.	20	2 c
I motionen 1977/78:1833 av Sven-Olov Träff (m) och Johan Olsson (c) hemställs att riksdagen med anledning av prop. 1977/78:92 beslutar att huvudmannaskapet och driften av kommunernas och landstingens busstrafik blir åtskilda.	25	2 h
I motionen 1977/78:1834 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås		
1. att riksdagen beslutar avslå propositionen 1977/78:92,	18	1 a
2. att riksdagen uttalar sig för en trafikpolitik som utgår från samhälls- ekonomiska beräkningar och som innebär en utbyggnad av den kollektiva trafiken och en kraftig minskning av privatbilismen,	18	1 b
3. att riksdagen uttalar sig för en trafikorganisation med ett statligt trafikföretag med regionala styrelser bestående av lekmän från resp. regioner, varvid såväl persontransporter som godstransporter bör inordnas i trafikor- ganisationen,	18	1 b
4. att riksdagen hos regeringen hemställer om en samlad trafikpolitisk utredning enligt punkterna 2 och 3 och med beaktande av vad som i övrigt anförs i motionen.	18	1 b

Utskottet

Enligt föredragande departementschefens mening bör de framtida trafikpolitiska riktlinjerna utgå från målsättningen att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Denna målsättning anses inte kunna uppnås utan en väl utbyggd kollektivtrafik. I propositionen framhålls att den kollektiva trafiken bör betraktas som en del i den grundläggande samhällsservicen. I detta sägs ligga att de trafikpolitiska åtgärderna måste anpassas till samhällets målsättningar inom en rad andra områden. De måste således anknyta till målen för regionalpolitiken samt närings- och sysselsättningspolitiken. Det anses också finnas ett nära samband mellan trafikpolitikens utformning, miljöpolitiken och energipolitiken. Som inte minst viktig anges hänsynen till trafiksäkerheten och de handikappades behov.

Den kollektiva trafiken kan enligt föredraganden effektiviseras och göras attraktiv på flera olika sätt. Av grundläggande betydelse anses vara att den över huvud taget görs tillgänglig. Trafikens sträckning, tidsmässiga anpassning och turtäthet bör sålunda utformas med hänsyn till den geografiska fördelningen av bostäder, arbetsplatser och serviceinrättningar så att resenärerna kan företa sina förflyttningar utan onödigt spill i fråga om gångtider, väntetider och åktider. Trafikmedel, hållplatser och terminaler måste vidare vara så utformade att förflyttningarna kan genomföras med rimlig hänsyn till resenärernas krav på komfort. Taxesystemet i trafiken bör vara sådant att det medger smidig övergång mellan olika trafiklinjer och därmed tillgång till regionens hela trafiknät.

En tillfredsställande trafikförsörjning kan emellertid enligt propositionen i många fall inte garanteras på annat sätt än genom samhällets försorg. Som ett led här i anses det angeläget att skapa bättre förutsättningar för planering och drift av den lokala och regionala kollektiva trafiken. En första förutsättning sägs vara att det klarläggs vilka samhällsorgan som har ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen, dvs. vilka som skall vara huvudmän för densamma. I propositionen läggs förslag fram om hur huvudmannaskapsfrågan bör lösas och om de organisatoriska ramarna för verksamheten.

Med tanke på den fortgående resultatförsämringen i den kollektiva trafiken och kommunernas ökande kostnader anges också ett ökat statligt ekonomiskt stöd till trafiken som angeläget. Vikten av att lagstiftningen rörande yrkestrafiken får en sådan utformning att det underlättas för huvudmannen att svara för trafiken framhålls också.

De förslag som sålunda läggs fram i propositionen anses ge huvudmannen ökade möjligheter att införa samordnade taxesystem i form av t.ex. rabattkort. Till ledning härför anges några modeller för sådana rabattsystem, bl. a. beträffande den geografiska avgränsningen för systemens giltighet.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att förslag i de viktiga frågorna om organisationen av och statsbidragsgivningen till den lokala och regionala

kollektiva trafiken nu lagts fram. Utskottet är härvid medvetet om att en förbättrad kollektiv trafikservice för att vara attraktiv kräver ökade insatser och kostnader från samhällets sida. Förslaget synes också bl. a. ge kommuner och landsting vidgade möjligheter att medverka till lösningen av sådana viktiga frågor som begränsningen av bilismen i tätort. De av föredraganden i propositionen förordade riktlinjerna torde vara väl ägnade att ligga till grund för beslut för den kollektiva trafiken. Till den närmare utformningen härav återkommer utskottet under förslagets olika huvudpunkter.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1977/78:1834 (punkten 1) om *avslag* på propositionen.

I samma motion (punkterna 2–4) yrkas vidare att riksdagen dels uttalar sig för en *trafikpolitik* som utgår från samhällsekonomiska beräkningar, dels uttalar sig för en *trafikorganisation* med ett statligt trafikföretag med regionala styrelser och dels hos regeringen hemställer om en samlad trafikpolitisk *utredning* i enlighet med nu nämnda yrkanden.

Utskottet har emellertid redan vid sin behandling av motioner om den statliga trafikpolitiken (TU 1977/78:18) avstyrkt yrkanden av samma innebörd. Under hänvisning härtill avstyrks jämväl nu förevarande yrkanden.

Med anledning av utskottets nyssnämnda ställningstaganden beträffande trafikpolitiken och i avvaktan på den trafikpolitiska proposition som aviserats till början av år 1979 har utskottet ej heller funnit sig berett att nu tillstyrka yrkandet i motionen 1977/78:1827 (punkten 6) att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om ansvaret för den *interregionala* trafiken.

Huvudmannaskapsfrågan

En grundläggande förutsättning för att åstadkomma en rationell kollektiv trafik anses, som nämnts, vara att ansvarsfrågan för den lokala och regionala trafiken löses. Medan det av statsmakterna är uttalat att ansvaret för den lokala trafiken inom kommunerna åvilar dessa är det däremot inte i samma utsträckning klarlagt vem som bär ansvaret för den regionala trafiken mellan kommunerna. Genomförandet av planeringsinsatserna och driftåtgärderna åvilar däremot i huvudsak de olika trafikföretagen. En samordnad planering med ett huvudmannaskap för all kollektiv landsvägstrafik i varje län framstår i sammanhanget som önskvärd. Genom ett sådant samordnat huvudmannaskap för den kollektiva persontrafiken på lokal och regional nivå kommer det politiska ansvaret för både planering och genomförande av trafikförsörjningen i regionen att ligga hos ett och samma organ. Trafikplaneringen kan således samordnas och byggas ut och följas av direkta åtgärder för genomförande. Härmed förstärks på ett avgörande sätt möjligheterna för att de behov som kan uppkomma inom regionen beträffande den kollektiva trafiken skall kunna tillgodoses. Många av de nuvarande besvärliga ansvars- och gränsdragningsproblemen sägs därigenom kunna lösas. Ett samordnat huvudmannaskap anges också som en förutsättning för en samordning av

trafikresurserna och för att regionalt gällande taxesystem skall kunna genomföras. En rad skäl anses sålunda tala för att det bör finnas en gemensam huvudman för den lokala och regionala trafiken.

Huvudmannens huvudsakliga uppgifter inom trafikförsörjningen kan enligt propositionen sammanfattas i bestämmanderätten över trafikutbud och taxor samt i att ta ställning till hur driften av trafiken bör ske – entreprenadtrafik eller trafik i egen regi. Huvudmannen har också att besluta om fördelningen av ev. uppkommande underskott i trafikrörelsen.

De *geografiska* områdena för huvudmannaskapets omfattning bör enligt föredraganden utgöra jämförelsevis stora, funktionellt sammanhängande enheter. Som en lämplig avgränsning föreslås länsindelningen. Över flertalet länsgränser anses resandet jämförelsevis litet. Några få men desto mer markanta undantag finns dock. För att inte befolkningen i dessa till ytan begränsade delar av landet skall missgynnas vad gäller möjligheterna att få till stånd en gemensam trafikförsörjning är det enligt föredraganden angeläget att i sådana fall interkommunalt samarbete etableras över länsgränsen.

Uppfattningen att länen bör utgöra lämpliga områden för de regionala taxesystemen är även enligt utskottets mening välgrundad. Länen utgör sedan länge områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. De är därvid verksamhetsområden såväl för delar av den decentraliserade statliga förvaltningen som i flertalet fall för den landstingskommunala verksamheten. I den mån trafikförsörjningen så kräver finns som föredraganden framhåller enligt förslaget möjlighet att etablera interkommunalt samarbete över länsgränsen. Utskottet anser det naturligt att där så är lämpligt interkommunalt samarbete verkligen kommer till stånd – detta för att stärka och förbättra de kommunikationer som på ett naturligt sätt under årens lopp etablerats mellan länen. Utskottet tillstyrker med hänsyn till det anförda propositionen, såvitt nu är i fråga.

I denna del har utskottet behandlat en i motionen 1977/78:1824 (punkten 1) väckt fråga om trafikförhållandena inom *Skåne*. Utskottet har i detta sammanhang bl. a. tagit del av en från Sydvästra Skånes kommunalförbund inkommen skrift.

Med hänsyn till det ovan anförda och till de möjligheter som finns att även efter förslagets genomförande ordna trafiksamverkan över länsgräns avstyrker utskottet yrkandet i motionen om undantag för Skåne från föreslaget huvudmannaskap.

Vad gäller trafikansvarets omfattning skall detta avse kollektivtrafik på landsväg, dvs. linjetrafik för personbefordran. Härvid förutsätts emellertid att den spårvägs- och tunnelbanetrafik, som nu förekommer i några kommuner i landet och som företagsmässigt är integrerad med den övriga tätortstrafiken i kommunen, också kommer att fogas in i det länsomfattande huvudmannaskapet.

Från trafikansvarets omfattning undantas kompletteringstrafiken med

personbil, s. k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik. Ansvar för denna trafik anses liksom f. n. böra ävila de kommuner som har behov av att inrätta sådan trafik. Efter överenskommelse mellan de av huvudmannaskapet berörda kommunerna kan emellertid också denna trafik komma att infogas i huvudmannens trafikansvar.

Även skärgårdstrafik skall efter överenskommelse kunna innefattas i huvudmannaskapet, liksom flygtrafikservice i fjällområden. Detsamma bör också gälla sådan järnvägstrafik som fyller utpräglat lokala och regionala trafikuppgifter.

Av propositionen framgår ej uttryckligen om trafikansvaret avses omfatta i linjetrafiken för personbefordran ingående *godstransporter*. Med anledning härav yrkas i motionen 1977/78:1829 (punkten 2) att riksdagen genom ett uttalande klarlägger att samordning mellan persontrafik och godstransporter är önskvärd och möjlig. Enligt motionen 1977/78:1830 bör det ekonomiska ansvaret i sammanhanget omfatta hela verksamheten, varför även godsörelsen bör inräknas i den övriga lokala och regionala trafiken.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att i linjetrafik för personbefordran får enligt gällande bestämmelser, därest och i den omfattning tillståndsmyndigheten finner skäl att medge det, medföras gods även för annan än passagerare. Gods för postverkets räkning får i sådan linjetrafik medföras utan särskilt tillstånd efter anmälan.

Utskottet förutsätter mot bakgrund härav att även den godstrafik som bedrivs med stöd av linjetrafiktillstånd för personbefordran kommer att omfattas av huvudmannens trafikansvar. Detta synes bl. a. innebära att det ekonomiska ansvaret kommer att omfatta såväl person- som ifrågasvarande godstransporter. Huvudmannen bör därför kunna utöva inflytande över avgiftssättningen även för sistnämnda transporter oavsett om trafiken utförs efter avtal med särskild trafikutövare eller ej. Med beaktande härav finner utskottet att motionsyrkandena i fråga ej bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Av det anförda följer att utskottet ej heller anser sig böra tillstyrka yrkandet i motionen 1977/78:1832 enligt vilket *linjetrafiktillstånd* med såväl person- som godsbefordran bör kvarbli hos den som ansvarar för trafikutövningen.

Frågan om valet av lämplig huvudman bör enligt propositionen inom resp. län lösas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna. Undantag anses dock böra göras för Stockholms och Gotlands län. Med hänsyn till den speciella kompetensen för Stockholms läns landstingskommun inom bl. a. trafikförsörjningen bör huvudmannen för trafikförsörjningen i detta län oförändrat vara landstingskommunen. I Gotlands län finns inte någon landstingskommun. Kommunen fullgör där de landstingskommunala uppgifterna. Med anledning härav anses det naturligt att huvudman för trafikförsörjningen i detta län är Gotlands kommun. I övriga 22 län blir det däremot en uppgift för landstingskommunen och

kommunerna att gemensamt svara för den lokala och regionala kollektiva trafiken.

I fråga om andelar i huvudmannaskapet utgår föredraganden från att landstingskommunen och de olika kommunerna skall kunna bestämma detta själva i enlighet med vad som är brukligt vid etablering av interkommunal samverkan.

Även vad gäller sättet att täcka uppkommande underskott i trafikrörelsen, liksom också beträffande formerna för huvudmannaskapet, bör enligt föredragandens mening tillämpas en långtgående valfrihet i de olika länen. I sistnämnda hänseende föreslås att antingen kommunalförbund eller aktiebolag bildas.

För att man i de olika länen skall kunna sammansluta sig i kommunalförbund för trafiksamarbete krävs en mindre ändring i lagen (1957:281) om kommunalförbund (omtryckt 1977:181). Efter samråd med chefen för kommundepartementet föreslår föredraganden sålunda att kommunalförbund skall kunna bildas mellan landstingskommun och kommun, oavsett om den senare tillhör landstingskommun eller ej.

Vad gäller frågan inom vilken tidsrymd det gemensamma huvudmannaskapet senast skall vara etablerat föreslås en treårsperiod räknat från den 1 juli 1978. Före utgången av denna tid äger parterna enligt förslaget rätt att själva träffa överenskommelse om formen för huvudmannaskapet, landstingskommunens och kommunernas andelar i huvudmannaskapet samt sättet att fördela underskottet i rörelsen.

Om inte landstingskommunen och kommunerna i länet inom treårsperioden kunnat enas i dessa hänseenden träder enligt förslaget vissa normbestämmelser i tillämpning. Dessa reglerar formen för huvudmannaskapet, andelarna i detta samt sättet att fördela underskottet. För att ytterligare markera flexibiliteten i de valda lösningarna föreslås att man i de olika länen dessutom skall ha viss möjlighet att avvika från normbestämmelserna, även efter treårsperioden. Om regeringen finner synnerliga skäl tala för en avvikelse från normbestämmelserna i berörda avseenden föreslås sålunda att regeringen skall äga befogenhet att förordna om den sammansättning av huvudmannaskapet och det sätt för underskottsfördelning som den med hänsyn till förhållandena anser lämpligt. Härigenom kan exempelvis undvikas att någon enstaka kommun – under åberopande av normbestämmelserna – förhindrar en lösning som länet i övrigt är ense om. Särskilt vad gäller kostnadsfördelningen anses det vara väsentligt att kunna införa en kompletterande bestämmelse i förhållande till en fördelning efter trafikarbete per kommun. En sådan bestämmelse kan exempelvis vara en regel om en viss maximikostnad per invånare i de olika kommunerna. Som förutsättning för regeringens prövning föreslås enligt propositionen att landstingskommun, kommun som inte tillhör landstingskommun eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landstingskommun gjort framställning därom.

I motionen 1977/78:1822 påpekas – mot bakgrund av vissa erfarenheter från bl. a. Stockholms län – att alternativa lösningar av *huvudmannaskapsfrågan* kan vara att föredra. Man bör enligt motionärerna överlåta åt *landstingen och kommunerna* att själva avgöra hur samverkan skall utformas för att man skall nå en så ändamålsenlig lösning som möjligt. Denna valfrihet bör även innefatta beslut om vilka trafikformer huvudmannaskapet skall omfatta. I motionen 1977/78:1826 (punkten 1) yrkas att i lagen om huvudmannaskap *landstingen* ges rätt att vara huvudman om landstinget och en majoritet av kommunerna är ense härom. Enligt motionen 1977/78:1829 (punkten 1) bör riksdagen uttala att den kollektiva trafiken på regional nivå knyts nära *landstingen* i enlighet med vad som anförs i motionen.

I fråga om valet av lämplig huvudman för den lokala och regionala trafiken i länet behandlas i propositionen tre olika alternativ, nämligen dels landstingskommunen ensam, dels kommunerna tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag och dels landstingskommunen och kommunerna tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag.

För ett landstingskommunalt huvudmannaskap anses bl. a. tala att organisationen bör omfatta länet som helhet och därför ha sin förankring i länets folkvalda organ. Det framhålls också att det kan vara särskilda fördelar förknippade med att huvudmannaskapet ligger hos ett direktvalt organ och att utdebiteringen då också är direkt.

Å andra sidan måste enligt propositionen beaktas att det i första hand är kommunerna som i dag bär ansvaret för den lokala trafiken. Den fysiska planeringen är en angelägenhet för kommunerna, och sambandet mellan den kollektiva trafiken och samhällsplaneringen är påtagligt. Det finns också skäl att samordna kollektivtrafiken med kommunernas skolskjutsar och färdtjänst.

En fördel med att landstingskommunen och kommunerna tillsammans utövar det gemensamma huvudmannaskapet sägs vara att möjlighet därigenom skapas för att både de lokala och regionala trafikintressena i länet kan bli tillgodosedda. Landstingskommunens roll i det gemensamma huvudmannaskapet blir att från en mer övergripande synpunkt tillgodose kravet på att man får en god regional trafikförsörjning. Vid taxesättningen kan det antas vara en landstingskommunal angelägenhet att se till att hela regionen omfattas av ett enhetligt taxesystem. Härigenom undviks att vissa glesbygdskommuner skulle komma att drabbas hårt av de kostnader som uppstår då trafiken i deras typ av kommun är mest olönsam. Det anses därför angeläget att ett huvudmannaskap organiseras så att en viss kostnadsutjämning mellan kommunerna kan åstadkommas.

Kravet på kostnadsutjämning får å andra sidan enligt propositionen inte drivas för långt. Det är enligt föredragandens mening angeläget att långtgående önskemål om en god trafikförsörjning och om för trafikanterna gynnsamma taxesystem också kan balanseras av någon form av kostnadsansvar på både lokal och regional nivå. De delar av ett län som har mindre god

trafikförsörjning skall givetvis enligt propositionen inte behöva bidra lika mycket per invånare som de delar som har bättre trafik. Omvänt bör en sådan ordning tillämpas att en länsdel skall kunna få gehör för sina önskemål vad gäller trafikutbud och taxa om det kan visas att man där är villig att bidra till att täcka sådana kostnadshöjande åtgärder. En av fördelarna med ett huvudmannaskap, där inte bara landstingskommunen utan också kommunerna medverkar, anses just vara att förutsättningar skapas för ett nödvändigt ekonomiskt samband mellan standarden hos trafiken och finansieringsansvaret. En annan fördel härmed sägs vara att samordningen av huvudmannens trafikplanering med den lokala planeringen i kommunerna underlättas. Enligt föredragandens mening är det i sammanhanget väsentligt att kommunerna upprättar lokala trafikplaner som samordnas och verkställs av huvudmannen.

I likhet med föredraganden finner utskottet att förslaget innebär en rimlig avvägning beträffande för- och nackdelar mellan olika alternativ. En lösning med ett gemensamt ansvar för kollektivtrafiken i länen för kommuner och landstingskommuner synes därvid även enligt utskottets uppfattning i sig förena ett flertal av de fördelar som finns i de båda andra alternativen, medan nackdelarna blir mindre.

Med anledning av ifrågavarande motionsyrkanden vill utskottet särskilt understryka betydelsen av den långtgående valfrihet som förslaget i huvudmannaskapsfrågan i olika avseenden medger. Möjligheterna för landstingen och kommunerna att själva bestämma i frågor beträffande andelar i huvudmannaskapet, formerna för detta och sättet att täcka uppkommande underskott i trafikrörelsen torde sålunda enligt utskottets uppfattning i viss mån kunna eliminera de olägenheter som nämnts i förevarande motioner. Utskottet förutsätter vidare att de svårigheter som kan uppkomma vid övergången till det nya huvudmannaskapet genom överenskommelser mellan parterna får en för därav berörda så smidig lösning som möjligt. Lösningar som kräver större flexibilitet än som kan förutses f. n. synes dock inte kunna uteslutas i det enskilda fallet. Utskottet vill också peka på den ökade arbetsbörda och den tidspress för kommuner och landsting som kan uppkomma då förslagen skall omsättas i praktiken. Regeringen bör därför noggrant följa reformens genomförande och i förekommande fall vidta eller föreslå de kompletteringar som må erfordras för att lösa uppkommande problem.

Under hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag såvitt nu är i fråga. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna, såvitt nu är i fråga.

Med åberopande av det anförda avstyrks även yrkandena i motionen 1977/78:1826 (punkterna 2 a och 2 b) om regional *organisation* i vissa områden och villkoren för val av annan form av *samarbete* än kommunalförbund.

I motionen 1977/78:1598 yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad i

motionen anförts om inriktningen av den regionala trafikplaneringen. Samordningen härav bör enligt motionärerna ske hos landstingen.

Den sålunda aktualiserade frågan berörs enligt vad utskottet erfarit av det arbete som ägt rum inom länsdemokratikommittén. Utskottet är därför ej nu berett att göra ett tillkännagivande av det slag motionärerna avser, varför motionen avstyrks.

I propositionen framhålls de särskilda svårigheter som anses förknippade med huvudmannaskapets genomförande i *Västsverige*. Det kan sålunda enligt föredraganden ta längre tid att finna formerna för hur en trafiksamverkan över länsgränserna bör lösas i denna del av landet med hänsyn till att tre län berörs av samarbetet och till att resandet över dessa länsgränser är omfattande. Föredraganden förordar därför att en femårsperiod bör gälla för Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län inom vilken tid det gemensamma huvudmannaskapet skall vara etablerat.

I motionerna 1977/78:1823, 1977/78:1825 och 1977/78:1831 påtalas ytterligare problem som kan förutsäckas för Västsveriges del om ett huvudmannaskap enligt förslaget i propositionen genomförs. Motionärerna pekar på att pendlingen inom *Göteborgsregionen* visar en utveckling med starkt ökad inomregional pendling. Med anledning härav menar motionärerna att en anpassning av huvudmannaskapet till naturliga trafikregioner är av grundläggande betydelse för möjligheterna att få en god samordning och planering av linjenät, trafikutbud och taxor och ett rationellt utnyttjande av resurserna. För att åstadkomma en sådan anpassning har kommunerna inom Göteborgsregionen, efter ett omfattande utredningsarbete i Göteborgs kommunalförbunds regi, beslutat om en samordning av regionens kollektiva landsbygds- trafik. Denna samverkan har manifesterats i Göteborgsregionens lokaltrafik. Samordningen av kollektivtrafiken inom Göteborgsregionen överensstämmer emellertid inte med propositionens förslag beträffande huvudmannaskapet. Reglerna om huvudmannaskapet bör därför enligt motionärerna ges en sådan flexibel utformning att den i Göteborgsregionen fungerande lösningen kan bibehållas och vidareutvecklas. Undantag från föreslagen huvudmannaskapsform anses enligt motionerna behöva göras även för andra näringsgeografiskt sammanhållna områden. Möjligheten till sådana undantag anses därför böra ges genom generell föreskrift.

Utskottet har under behandlingen av propositionen ingående prövat frågan om möjligheterna att åstadkomma en lämplig lösning beträffande kollektivtrafikens ordnande i Västsverige och då speciellt i Göteborgsområdet. Särskilt med tanke på de förhållanden som råder inom detta område har utskottet under ärendets behandling hört företrädare för Göteborgsregionens kommunalförbund, Svenska kommunförbundet och Svenska landstingsförbundet. Det framstår nämligen även för utskottet som väsentligt att det samarbete på trafikområdet som redan inletts i regionen och som visat sig fungera väl i praktiken får möjlighet att bestå och vidareutvecklas. Som en möjlig lösning

för att åstadkomma detta vill utskottet peka på att kommunalförbundet får utgöra en särskild driftorganisation som svarar för trafikutövningen inom delar av Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län. Med denna organisation får huvudmännen teckna avtal om trafikutövningen. Även andra lösningar som i allt väsentligt bibehåller och vidareutvecklar den i sagda område redan fungerande uppläggnings av trafiken synes möjliga inom ramen för regeringens förslag. Under förutsättning att redan inledd trafiksamverkan i regionen bibehålls torde en längre övergångstid för systemets införande ej krävas i Västsverige än för landet i övrigt. Utskottet vill dock ej motsätta sig en ikraftträdandebestämmelse med denna innebörd. Med beaktande härav tillstyrks propositionen i denna del.

Av utskottets ställningstagande följer att utskottet avstyrker yrkandena i förevarande motioner, innefattande jämväl frågan om rätt för Göteborgsregionens kommunalförbund att uppbära de statliga bidragen.

Genom propositionens förslag i denna del synes syftet med det i motionen 1977/78:578 väckta yrkandet (punkten 2) att kommunerna ges möjlighet till *insyn* och *inflytande* i de trafikföretag vilkas verksamhet subventioneras av kommunerna komma att tillgodoses, varför någon åtgärd från riksdagens sida i frågan ej torde vara påkallad. Utskottet har ej heller funnit skäl tillstyrka yrkandet (punkten 3) i samma motion att sådana regler bör utarbetas att ett trafikföretags verksamhet helt kan *övertas* av en kommun, vars subvention ger en kostnadstäckning av minst 50 %.

I motionen 1977/78:1833 hemställs att riksdagen beslutar att huvudmannaskapet och *driften* av kommunernas och landstingens busstrafik blir åtskilda. Utskottet kan i och för sig hysa förståelse för de betänkligheter motionärerna för fram. En föreskrift om en sådan åtskillnad mellan huvudmannaskap och drift framstår dock enligt utskottets mening som mindre lämplig, bl. a. med hänsyn till att därigenom rationella organisationsformer för trafikutövningen i egen regi skulle kunna förhindras. Motionen avstyrks därför.

Utskottet har även i övrigt ansett sig böra godta regeringens förslag i denna del samt tillstyrker förslagen till lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik och till lag om ändring i lagen (1957:281) om kommunalförbund.

Tillstånds- och ersättningsfrågor inom busstrafiken

I propositionen förordas att huvudmannen ges rätt att med eget linjetrafiktillstånd anlita underentreprenör för linjetrafikens utförande. Motsvarande anses böra gälla i fråga om turisttrafik. Den rätt föredraganden förordat sägs självfallet också böra gälla för enskild kommun som väljer att driva trafiken i kommunal regi. Huvudmannen kan härvid träffa avtal med sådana bussföretag som redan har tillstånd till linjetrafik för vissa sträckor eller inom

vissa områden av regionen. Detta innebär självfallet att bussföretaget behåller sitt linjetrafiktillstånd. Huvudmannen kan vidare inneha linjetrafiktillstånd som avser all eller viss del av trafiken i regionen. För det faktiska utförandet av trafiken kan han då – enligt föredragandens förslag – anlita entreprenör. Entreprenören behöver då enbart tillstånd till beställningstrafik.

I motionen 1977/78:1824 (punkten 5) hemställs att *koncessionerna* skall ägas av den som betalar trafiken, nämligen huvudmännen. Normalt torde enligt utskottets uppfattning ett entreprenadförfarande där trafikutövarna *innehar tillståndet* tillgodose båda parter intressen. Utskottet vill särskilt betona vikten härav med hänsyn till anställningstryggheten för trafikutövarnas anställda. Utskottet finner därför ej skäl frångå förslaget i denna del och avstyrker motionsyrkandet.

När det gäller huvudmannens möjligheter att göra företrädesrätten till linjetrafiktillstånd gällande anser föredraganden att förutsättningarna för den kommunala företrädesrätten och möjligheten att återkalla tidigare meddelat tillstånd är uppfyllda, om huvudmannen gör sannolikt att trafikförsörjningen förbättras genom att trafiken drivs i huvudmannens regi enligt en av honom upprättad länsomfattande trafikförsörjningsplan, som innebär ett effektivt resursutnyttjande och som visar att åtgärder har vidtagits i trafikanpassande syfte. I detta lägger föredraganden också sådana åtgärder som har vidtagits för att underlätta genomförandet av ett samordnat taxesystem. Med tanke på den viktiga roll som SJ och postverket spelar som trafikutövarare får det vidare enligt propositionen anses vara väsentligt att även dessa verks trafik fogas in i planeringen på det sätt som bäst främjar helhetslösningen för resp. region. Ett överflyttande av tillståndsprövningen för SJ:s och postverkets linjetrafik till länsstyrelserna skulle innebära den klara fördelen att resp. länsstyrelse kan ta ställning till hela den regionala trafiklösning som har arbetats fram för länet. Mot bakgrund härav förordas i propositionen att prövningsförfarandet i fråga förs över från regeringen till länsstyrelserna.

Utskottet har inget att erinra mot förslaget i denna del. Genom detta synes yrkandet i motionen 1977/78:1214 att kommuner och landsting bör erhålla möjlighet att *överta koncessionen* på vägsträckor där SJ hindrar en ändamålsenlig lokal busstrafik kunna tillgodoses. Motionen påkallar därför ej någon åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1977/78:1827 (punkten 2) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om omprövning av linjetrafiktillstånd. Motionärerna anför att enligt nu gällande regler innehavaren av linjetrafiktillstånd ges företrädesrätt till beställningstrafiktillstånd. Den ovannämnda företrädesrätten för huvudmannen till linjetrafiktillstånd bör enligt motionärernas mening tolkas så att huvudmannen också får företrädesrätt till *beställningstrafiktillstånd*.

Enligt vad utskottet erfarit lämnar tillståndsmyndigheterna vid prövningen av ärenden om beställningstrafik med buss ofta ansökningarna utan

bifall med hänvisning till att beställningstrafiken i första hand bör omhändershas av de linjetrafikföretag som finns inom det område ansökan berör och som under ärendets remissbehandling har förklarat sig ha kapacitet att utföra den ifrågavarande trafiken. Detta anses också vara en praxis som regeringen följt när besvär har anförts mot länsstyrelsernas beslut. Anförda förhållanden torde innebära att syftet med motionärernas yrkande i allt väsentligt är tillgodosett. Motionsyrkandet bör därför ej föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I de fall tillståndshavaren inte utnyttjar sitt tillstånd eller inte är beredd att göra detta är det naturligt att tillståndet vid behov omprövas. Utskottet vill framhålla vikten av att en omprövning i förekommande fall också kommer till stånd. Med beaktande härav synes någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av yrkandet (punkten 3) i nyssnämnda motion om *omprövning* av linjetrafiktillstånd ej erforderlig.

Linjetrafiktillstånd skall enligt propositionen inte kunna föras över till huvudman utan ersättning. I anslutning härtill framhålls angelägenheten av att entreprenadavtalen i möjligaste utsträckning ges en långsiktig karaktär med rimliga ekonomiska planeringsförutsättningar för bussföretagen. Detta sägs vara en förutsättning för att dessa skall kunna planera sin verksamhet – särskilt när det gäller fordonsparkens sammansättning – och erbjuda sina anställda en rimlig trygghet. Brister det i angivna förutsättningar, kan också huvudmännens möjligheter att erbjuda en tillfredsställande trafikservice påverkas negativt. Vad nu sagts sägs gälla inte endast i de fall bussföretags linjetrafiktillstånd på frivillig väg förs över till kommunal huvudman utan i lika hög grad, när huvudman tilldelas tillstånd till ny trafik som skall drivas av entreprenör.

Utskottet vill starkt understryka dessa synpunkter och förutsätter att vad föredraganden här anført – särskilt beträffande företagens planeringsförutsättningar och därmed sammanhängande trygghet för de anställda – också iakttas då *entreprenadavtalen* träffas. Med beaktande härav finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av yrkandet i motionen 1977/78:1827 (punkten 1) om utformningen av ifrågavarande *avtal* ej påkallad.

När det gäller att fastställa ersättningen till busstrafikföretagen för trafikens utförande bör enligt propositionen *bussbidragsnämnden* ta fram det underlag som behövs för ersättnings bestämmande. Utskottet delar departementschefens uppfattning härom.

Bussbidragsnämnden har enligt motionen 1977/78:1822 redan nu ett starkt inflytande över den lokala och regionala trafiken. En förstärkning av nämndens ställning inger enligt motionärerna vissa betänkligheter. Förslaget att nämnden skall ta fram underlag som kan ligga till grund för avtal mellan trafikutövare och huvudmän ifrågasätts därför starkt. Nämndens agerande anses lätt kunna påverka förhandlingssituationen och få en kostnadshöjande

effekt. På motsvarande sätt reses invändningar mot att nämnden får i uppdrag att bistå den nedan nämnda kollektivtrafiknämnden med ekonomiska uppgifter samt att tillhandahålla dess kansli- och sekretariatsfunktion.

Enligt utskottets uppfattning är bussbidragsnämnden den myndighet som kan antas besitta erforderlig erfarenhet på ifrågavarande område. Det framstår därför som naturligt att nämnden anförtros de utvidgade uppgifter som förslagen i propositionen innebär. Alternativet vore att bygga upp en särskild organisation härför, vilket utskottet bedömer som mindre rationellt. Utskottet förutsätter att nämndens medverkan i sammanhanget sker under iakttagande av den opartiskhet som åligger nämnden som myndighet. Med hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

Det kan inte uteslutas att i vissa enskilda fall enighet inte kan nås i fråga om ersättningens storlek i samband med överenskommelser mellan trafikföretag med eget linjetrafiktillstånd och huvudman. Det finns därför enligt propositionen ett behov av ett smidigt fungerande system för prövning av frågor som rör ersättning för trafikutövningen. Mot bakgrund härav förordar föredraganden att man inför ett *prövningsförfarande* som sker i en särskild nämnd, som benämns *kollektivtrafiknämnden*. I de fall part anser att fortsatta förhandlingar om de ekonomiska mellanhavandena inte längre är meningsfulla skall han enligt förslaget kunna begära att ersättningsfrågan avgörs av nämnden. Denna har sedan att – på grundval av bl. a. det material som parterna redovisar – besluta om det ersättningsbelopp som skall utgå för trafiken i fråga under den avsedda perioden. Nämndens avgörande skall enligt förslaget inte kunna överklagas.

Skulle bussföretaget – trots nämndens beslut – vägra att ingå avtal med huvudmannen och underlåta att uppfylla den trafikeringsplikt, som tillståndet till linjetrafik innebär, föreligger enligt propositionen en återkallelse-situation. Det bör då ankomma på länsstyrelsen att ingripa och med stöd av 19 § 1 mom. förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) återkalla tillståndet på den grund att tillståndshavaren väsentligt har åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. En annan återkallelsegrund som kan tillämpas i ett sådant fall är att tillståndshavaren inte har utnyttjat tillståndet. Återkallas tillståndet på någon av dessa grunder föreligger inte möjlighet för trafikföretaget att påkalla inlösen av rörelsen. I denna situation bör också huvudmannen kunna meddelas ett interimistiskt tillstånd till trafiken i avvaktan på att tillståndsfrågan löses slutligt. I de fall kollektivtrafiknämndens beslut gått emot huvudmannen bör denne å andra sidan ej få rätt att kräva återkallelse. Förbudet anses dock böra begränsas till att avse en tid som motsvarar den för vilken nämnden har bestämt ersättning.

I motionen 1977/78:1779 (punkten 2) yrkas att inskränkning i rätten för kommun att kräva *återkallelse* av trafiktillstånd inte genomförs. Inskränkningen är visserligen temporär för avtalstiden. Med hänsyn till att bussägarna

har möjlighet att vända sig till nämnden i alla de fall, då man anser att fortsatta förhandlingar om entreprenadtrafik är meningslösa, kan emellertid enligt motionären i praktiken inskränkningen i rätten att återkalla givna trafiktillstånd bli fortsatt gällande. Återkallelserätten sägs därmed kunna sättas ur spel och under lång tid förhindra rationella trafiklösningar.

Enligt motionen 1977/78:1822 måste huvudmannen själv få avgöra om han skall begära övertagande av tillstånd eller *hänskjuta* frågan till *kollektivtrafikenämnden* i de fall förhandlingarna med trafikföretagen strandar. Det anses dessutom befogat med en tidsbegränsning av den inskränkning i möjligheten att begära övertagande av tillstånd som föreslås inträda efter kollektivtrafikenämndens beslut. Som förslaget nu är utformat kan nämnden enligt motionärerna fatta ett beslut som räcker flera år framåt i tiden.

En snabb och enhetlig behandling av uppkommande frågor rörande den framtida ersättningen får anses vara ett starkt intresse inte bara med hänsyn till nödvändigheten att kontinuerligt upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning utan också för att tillgodose de enskilda trafikföretagens berättigade krav på rättstrygghet och fullgod ekonomisk ersättning för sina tjänster. Utskottet tillstyrker därför förslaget att frågor om ersättning för trafikutövningen vid oenighet mellan parterna hänskjuts till en särskild nämnd.

Förslaget i denna del får vidare enligt utskottets mening anses utgöra en rimlig avvägning mellan huvudmannens och trafikföretagets resp. intressen. På samma sätt som det är rimligt att en återkallelse av tillståndet aktualiseras, om inte trafikföretaget ingår avtal trots nämndens beslut, är det enligt utskottet från rättssäkerhetssynpunkt rimligt att huvudmannen under avtalstiden inte ges möjlighet att begära inlösen om nämndens beslut går honom emot. Utskottet vill också erinra om att det inte är nämnden utan parterna som skall fatta beslut om avtalstidens längd. Nämnden skall endast avgöra ersättningsfrågan. Utskottet avstyrker därför motionerna, såvitt nu är i fråga.

I fråga om kollektivtrafikenämndens *sammansättning* förordar föredraganden att denna i normalfallet skall bestå av ordförande och fyra andra ledamöter, vilka alla förordnas av regeringen. De parter som berörs av nämndens verksamhet bör enligt föredraganden få ett visst inflytande på nämndens sammansättning. Detta sägs kunna uppnås om Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska busstrafikförbundet ges rätt att föreslå vardera en ledamot. Vidare bör det finnas en ledamot som företrädar statliga företags intressen. Det kan emellertid tänkas att parterna i undantagsfall, när det är fråga om avgöranden av särskild vikt – principiellt eller beloppsmässigt – kan önska en förstärkning av nämnden. Detta beaktas i propositionen genom att regeringen på begäran av parterna skall kunna utse ytterligare två ledamöter i nämnden. För envar av ledamöterna i nämnden utses en ersättare.

I motionen 1977/78:1779 (punkten 1) yrkas att ordföranden i nämnden skall vara *opartisk* och lagfaren. Ett yrkande om en utanför partsintressen stående person finns också i motionen 1977/78:1827 (punkten 4).

Med hänsyn till betydelsen av de för trafikföretagen och huvudmännen så betydelsefulla ersättningsfrågor som nämnden har att avgöra vill utskottet betona vikten av opartiska bedömningar. Som särskilt betydelsefullt framstår detta med hänsyn till att nämndens beslut enligt förslaget ej skall kunna överklagas. Utskottet förutsätter därför att som ordförande i nämnden utses en från de olika partsintressena fristående person. Däremot är utskottet – bl. a. med tanke på nämndens uppgift att fastställa ersättningens storlek – ej berett föreslå att denne nödvändigtvis måste vara just juridiskt skolad. Under hänvisning härtill avstyrks motionerna i denna del.

I motionen 1977/78:1828 (punkten 3) hemställs att nämnden utökas med representanter från de *fackliga* organisationerna. Denna fråga har enligt vad utskottet erfarit prövats inom regeringens kansli. Det har därvid bl. a. ansetts svårt att inom ramen för en rimlig storlek på nämnden finna de lämpliga formerna för facklig representation. Utskottet kan dela denna uppfattning särskilt då nämndens sammansättning – med beaktande av rättssäkerhetskravet – bör främja en snabb behandling av frågorna. Nämnden har ju också endast att bedöma ersättningsfrågor. Utskottet, som i denna del hört representanter för Statsanställdas förbund och Svenska kommunalarbetsareförbundet, anser emellertid att behov i vissa fall kan föreligga att även höra fackliga representanter. Utskottet förutsätter därför att företrädare för fackliga intressen vid behov i en eller annan form bereds möjlighet att inför nämnden framlägga sina synpunkter. I ett sådant sammanhang torde även den möjlighet som nämnts här ovan att i särskilda fall förstärka nämnden genom att utse ytterligare ledamöter i denna kunna komma i fråga. Med beaktande härav finner utskottet att ifrågavarande motionsyrkande ej bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Vad propositionen i övrigt innehåller i denna del har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Propositionen tillstyrks sålunda såvitt nu är i fråga. Detta innefattar jämväl förslagen till lag om kollektivtrafiknämnd och till lag om ändring i YTF.

Statligt stöd till lokal och regional kollektiv persontrafik

I propositionen erinras om att det statliga stödet till lokal och regional persontrafik omfattar i huvudsak dels ersättning till SJ för upprätthållande av driften på det trafiksvaga bannätet, dels bidrag till sådan olönsam landsbygds- trafik som omfattas av bussbidraget.

Enligt det föregående har föredraganden föreslagit en ordning med ett gemensamt huvudmannaskap för den lokala och regionala kollektiva

landsvägstrafiken. Huvudmannen får därvid ett samlat ekonomiskt ansvar för denna trafik. Föredraganden finner att detta i sin tur ställer krav på ett förändrat statligt bidragsgivningssystem. Ett sådant bör därför införas för trafik i sådana län där huvudman etablerats. När det gäller utformningen av det nya bidragsgivningssystemet bör man enligt föredragandens mening ta fasta på två viktiga principer. Den ena är att bidragsgivningen bör vara planeringsanknuten, den andra är att det statliga stödet bör syfta till att säkerställa ett visst basutbud inom trafikförsörjningen. Båda principerna sägs innebära en vidareutveckling av nuvarande sätt att stödja olönsam busstrafik på landsbygden. Med anknytning till vad som f. n. gäller bör den bidragsberättigade trafiken därför ingå i en av huvudmannen antagen trafikförsörjningsplan avseende den kollektiva trafikens omfattning och inriktning i länet. Huvudmannen bör vid upprättandet av planen utgå från det material som framkommit inom ramen för länsstyrelsens arbete med den regionala trafikplaneringen. Vidare bör beaktas vikten av att få en god samordning inom trafikförsörjningen och ett rationellt utnyttjande av trafikresurserna. För att den länsomfattande trafikförsörjningsplanen skall kunna anpassas till de lokala förhållandena i länets olika delar bör den vidare i lämpliga delar bygga på lokalt upprättade planer för varje enskild kommun. Inom ramen för trafikförsörjningsplanen anses också en samordning böra ske med den trafik som går över länsgräns. Föredraganden utgår härvid från att sådana samordningsbehov tillgodoses genom överläggningar och överenskomelser mellan huvudmännen. Det statliga stödet bör också utformas på ett sådant sätt att det möjliggör för huvudmannen att vidmakthålla nuvarande trafikutbud och att upprätthålla ett basutbud i fråga om trafik inom det område för vilket han har ett trafikförsörjningsansvar. I likhet med vad som nu gäller bör vidare statsbidragen inom trafikförsörjningen knytas till ett trafikutbud i form av linjedragning och turtäthet. Härvid anses som ett allmänt villkor för statsbidrag böra gälla att trafiken skall vara tillgänglig för allmänheten och tillgodose allmänna trafikbehov. Liksom f. n. bör statsbidrag enligt förslaget inte utgå till interregional trafik över längre distanser även om denna upptagits i huvudmannens trafikförsörjningsplan. Som villkor för statsbidrag bör gälla att trafiken skall tillgodose allmänna trafikbehov inom länet. Detta anses innebära att trafik som inryms i begreppen veckoslutstrafik av interregional karaktär och turisttrafik inte skall vara bidragsberättigad. Sådan trafik som till helt övervägande del är föranledd av skolskjutsning bör inte heller åtnjuta statsbidrag. *Riksgränsöverskridande* linjetrafik bör vara bidragsberättigad endast till den del den utförs i Sverige och av svenska trafikutövare och om den även i övrigt uppfyller bidragskraven. Det nya bidraget anses successivt böra komma i tillämpning allteftersom huvudmän bildas för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Nuvarande bidragsgivningssystem för den lokala och regionala busstrafiken och kompletteringstrafiken bör därvid avvecklas i takt med att det nya stödet kommer i tillämpning. För övergångsperioden har föredraganden funnit det befogat att i vissa avseenden förenkla nuvarande stödförmer.

I motionen 1977/78:1826 (punkten 2 c) framhålls att det inom Göteborgs och Bohus län finns *gränsöverskridande* trafik mellan Strömstad och Halden. Trafiken ingår i den regionala trafikplanen och utgör också förbindelse mellan SJ och NSB. Att göra avräkning av busslinjens kostnad för den del den trafikerar svensk väg synes enligt motionärerna väl byråkratiskt. Detta anses inte heller stämma med praktiskt nordiskt samarbete. Riksdagen bör därför uttala att busstrafik ingående i en regional trafikplan bör erhålla stöd för hela sträckan, dvs. även om den till en del är belägen utanför Sverige.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att en princip i nordiskt samarbete inom trafikområdet varit att ett land inte subventionerar verksamhet som bedrivs i ett grannland. Önskan att inte snedvrida konkurrens-situationen i grannlandet har bl. a. varit vägledande härvid. I detta fall får det sålunda bli en fråga för norska myndigheter att eventuellt subventionera den del av trafiken som avser gränsen-Halden, medan Sverige svarar för stödet fram till gränsen. Med hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

När det gäller linjetrafiken förordas en utökning av antalet bidragsberättigade turer från nuvarande högst två dubbelturer per dag till tre dubbelturer per dag under måndag-fredag. I fråga om lördags- och söndagstrafiken tillstyrks två dubbelturer per dag. Med en utökning av antalet bidragsberättigade turer till tre blir det också möjligt att trygga kollektivtrafikförbindelser som passar för arbetsresor. Det utökade stödet sägs kunna bidra till att kollektivtrafiken blir ett mera konkurrenskraftigt alternativ till personbilen än tidigare, vilket sägs vara särskilt väsentligt i fråga om arbetsresorna.

I motionen 1977/78:1828 (punkten 1) yrkas att riksdagen beslutar uttala att ingen *överbältring av kostnaderna* för kollektivtrafiken sker innan det finns klarhet i kostnadsfördelningen mellan stat och kommun. Yrkanden med samma syfte finns i motionerna 1977/78:1822 och 1977/78:1830.

Förslagen om huvudmannaskap och reformerat statsbidragssystem avses enligt propositionen inte medföra kostnadsöverbältring från stat till kommuner och landsting. I stället ökar enligt förslaget antalet bidragsberättigade dubbelturer från två till tre och tätortstrafiken inlemmas. Vidare tillkommer visst statsbidrag till fjällflyg och helikoptertrafik i skärgårdar. Rimligen borde också inrättande av regional huvudman medföra vissa samordningsvinster genom bättre resursutnyttjande. Först om ambitionsnivån i den lokala och regionala trafiken höjs synes kommuner och landsting kunna få ökade kostnader för trafiken. Även för utskottet framstår det emellertid som väsentligt att en kostnadsöverbältring ej blir följden av det nya systemet. Utskottet förutsätter därför att regeringen uppmärksamhet följer denna fråga och vidtar de åtgärder som må erfordras i sammanhanget. Med beaktande härav bör ifrågavarande motionsyrkanden ej föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Vid tillämpningen av begreppet "linje" som bidragsgrundande enhet har vissa definitionsmässiga problem uppstått i nuvarande statsbidragssystem.

Mera entydigt anses begreppet trafikerad *vägsträcka* vara. I propositionen föreslås därför att bidrag bör utgå i förhållande till den trafikerade vägsträckan, oavsett antalet linjer på denna, dock som tidigare nämnts för högst visst antal dubbelturer. Genom att också tätortstrafiken blir bidragsberättigad behöver man inte heller tillämpa den nu många gånger svårtolkade gränsdragningen mellan denna och landsbygdstrafiken.

I motionen 1977/78:1824 (punkten 2) påpekas att det på många håll är så att olika linjer stöter samman vid en punkt och därefter gemensamt svarar för trafiken in mot en större ort. Linjen sägs kunna bli ointressant, om bidrag ej kommer att utgå för hela vägsträckan. Det hemställs därför att bidragsnormerna överarbetas så att linjer från *sammanstötningspunkt* till större ort blir bidragsberättigade, även om maximalt bidrag för sträckan enligt förslaget redan utgår.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att nuvarande bidragssystem har kritiserats bl. a. med hänsyn till den oklarhet som råder beträffande begreppet linje. Mot denna bakgrund har som nämnts i propositionen föreslagits att bidragsgivningen fortsättningsvis skall grundas på trafikerad vägsträcka oberoende av antalet linjer på denna. Att som motionären föreslår medge bidrag för maximala antalet dubbelturer till flera linjer på samma vägsträcka synes i praktiken innebära att det gamla bidragssystemet i motsvarande mån bibehålls, vilket utskottet finner mindre lämpligt. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet i fråga.

I de fall en regional trafikförsörjningsplan redovisar alternativa trafiklösningar som i huvudsak tillgodoser samma trafikbehov – exempelvis å ena sidan ett alternativ med järnvägstrafik och å andra sidan ett alternativ med busstrafik – bör enligt propositionen vid en bibehållen järnvägstrafik liksom i nu gällande bidragssystem för busstrafiken restriktivitet i bussbidragsgivningen iakttas. Statligt bussbidrag bör sålunda inte utgå till vägsträcka, som löper parallellt med en järnvägslinje, som redan har ett tillfredsställande trafikutbud tillgängligt för det lokala och regionala resandet och där huvudmannens taxa tillämpas. Detsamma anses också böra gälla vägsträcka med en tillfredsställande trafikförsörjning. Om busstrafiken på de båda vägarna tillgodoser ungefär samma trafikbehov bör enligt förslaget trafiken enbart på en av de båda vägarna vara bidragsberättigad eller en uppdelning av det bidragsberättigade trafikarbetet på de båda sträckorna ske. Det anses härvid ankomma på länsstyrelsen och bussbidragsnämnden att vid sin granskning av trafikförsörjningsplanen göra de bedömningar som erfordras i sammanhanget.

I motionen 1977/78:1826 (punkten 2 d) påpekas att SJ låter utföra vissa reselägenheter med buss och andra med tåg. Busslägenheterna ingår i SJ:s tågtidtabeller. Om denna busstrafik överförs till huvudman enligt propositionens förslag uppstår problem för busstrafikens ekonomi om statens stöd helt tillförs *SJ:s tågtrafik* då denna uppgår till minimiantalet resemöjligheter per dag.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att det ankommer på huvudmannen att avgöra i vilken utsträckning SJ:s trafikresurser bör tas i anspråk. Huvudmannen har därmed också det avgörande inflytandet över om bidraget skall utgå för SJ:s tåg- eller busstrafik. Den av motionärerna befarade situationen synes därför ej behöva uppkomma, varför motionsyrkandet avstyrks. Till det med den sålunda aktualiserade frågan sammanhängande problemet beträffande ersättningen för upplåtelsen av SJ:s tjänster återkommer utskottet i det följande.

Föredraganden har funnit det lämpligt att helt slopa skolskjutsavräkningen i bussbidragssystemet. Härigenom anses möjligheterna till samordning mellan *skolskjutsning* och linjetrafik öka, samtidigt som den statliga bidragsgivningen underlättas i administrativt hänseende. Enligt propositionen är det viktigt att det statliga stödet till busstrafiken endast ges till sådan trafik som uppenbarligen tillgodoser allmänna trafikbehov. Sålunda bör undvikas att bussbidrag utgår till trafik som till den helt övervägande delen är föranledd av skolskjutsning och som därmed principiellt bör stödjas i ekonomiskt hänseende uteslutande med hjälp av det allmänna skatteutjämningsbidraget. Detta kan gälla turer som normalt sett har ett mycket litet antal passagerare förutom grundskolebarn. Det kan också gälla turer där bara vid enstaka tillfällen andra resenärer än grundskolebarn åker med. Med skolskjutsning menar föredraganden i detta sammanhang även transport av förskolebarn. Det anses böra ankomma på huvudmannen att styrka att den trafik för vilken han söker statligt bidrag tillgodoser allmänna trafikbehov och att också tillfredsställande platsutrymme finns i fordonen även för andra resenärer än grundskolebarn. Utskottet tillstyrker propositionen i denna del.

Uttrycket *helt övervägande del* är enligt motionen 1977/78:1830 oklart. Motionären anser i sammanhanget att huvudmannen bör ges ansvaret och förtroendet att inte missbruka systemet och att statsbidrag bör utgå till linjelagd tur med plats för passagerare utöver grundskolebarn.

Utskottet vill med anledning härav framhålla att huvudmannen genom förslagen i propositionen getts ansvaret och förtroendet att inte missbruka bidragssystemet på denna punkt. Det får på samma sätt anses rimligt att bussbidragsnämnden ges möjlighet att beivra sådant missbruk om det skulle uppstå. Det förtjänar vidare påpekas att kommunerna erhåller kompensation för skolskjutsverksamheten via skatteutjämningsbidrag. Som en följd av vad utskottet ovan anfört beträffande godstrafiken vill utskottet framhålla att även i linjetrafiken ingående befordran av gods bör beaktas vid bedömningen av om en trafik till övervägande del skall anses föranledd av skolskjutsning. Det torde få ankomma på bussbidragsnämnden att närmare utforma bestämmelser i detta hänseende.

Under hänvisning härtill avstyrks motionen, såvitt nu är i fråga.

Utskottet vill också framhålla vikten av klara, entydiga och enkla

föreskrifter på området samt förutsätter att detta beaktas av bussbidragsnämnden vid utformningen av föreskrifterna i fråga. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandet i motionen 1977/78:1822 i vad avser utformningen av reglerna beträffande *skolskjutsning*.

Till grund för bestämningen av bidragets storlek bör läggas kostnader och intäkter i den aktuella trafiken. Med beaktande av de genomsnittliga relationerna mellan kostnader och intäkter samt den förtgående resultatförsämringen i busstrafiken har föredraganden funnit att ersättningen för varje bidragsberättigad tur bör uppgå till 16 kr. per mil i det nya bidragssystemet. Med hänsyn till de längre avstånden och det lägre trafikunderlaget i skogslänen och på Gotland bör vägmilersättningen i dessa län uppgå till 19 kr. Med skogslänen avses Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Beloppen sägs gälla buss av normal storlek. Det anses få ankomma på bussbidragsnämnden att – om det befinns motiverat – för särskilda fordonstyper fastställa andra lägre vägmilersättningar. Detta kan t. ex. gälla när trafiken ombesörjs med minibuss eller personbil.

Om synnerliga skäl föreligger bör förstärkt bidrag kunna utgå. Därvid kan ifrågakomma dels höjd vägmilersättning, dels höjt antal bidragsberättigade turer.

Föredraganden beräknar kostnaderna för stödet till linjetrafiken till ca 173 milj. kr. i 1978/79 års priser, vilket skall jämföras med det nuvarande bussbidragssystemet där motsvarande belopp är beräknat till ca 97 milj. kr. För att tillgodose synpunkter som framkommit bl. a. i samband med remissbehandlingen föreslås att bidragsåret fr. o. m. år 1980 skall avse tiden 1 juli–30 juni i stället för 1 augusti–31 juli, som gäller f. n.

Ett bidragssystem baserat på vägmilersättning framstår som lämpligt och utskottet tillstyrker förslaget i denna del.

I fråga om stöd till den lokala och regionala spårbundna trafiken erinras i propositionen om att denna trafik redan får statligt stöd i betydande omfattning. Här avses ersättningen till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. samt statsbidraget till byggande av tunnelbana. Det sistnämnda bidraget kan också utgå till snabbspårväg (stadsbana) som har egen banvall och planskilda korsningar med annan trafik.

I samband med en omläggning av bussbidragssystemen finns det enligt propositionen emellertid anledning att behandla frågan om driftbidrag till spårvägstrafiken. Något sådant statligt bidrag utgår inte i nuvarande bidragsgivningssystem, liksom inte heller till drift av tunnelbanor. I några delar av landet ugör dessa trafikformer ett alternativ till lokal busstrafik och har i huvudsak samma trafikuppgifter som denna. Föredraganden vill därför förorda att spårvägstrafik och tunnelbanetrafik ges statligt driftbidrag enligt samma principer som föreslagits gälla för linjetrafik med buss.

Föredraganden har också funnit att statsbidrag på samma sätt som för spårvägs- och tunnelbanetrafik bör utgå för viss järnvägstrafik med utpräglad

lokala och regionala trafikuppgifter. Härvid avses då sådan järnvägstrafik där huvudmannen har bestämmanderätten över trafikens omfattning och uppläggning och tar det ekonomiska ansvaret för denna trafik. Detta kan ske antingen genom att huvudmannen bedriver järnvägstrafik genom egna företag eller genom att avtal träffas med SJ om insättande av hela tågsätt, vars trafikering bestäms av huvudmannen och där endast sådana färdbevis som utfärdats av denne är giltiga. Järnvägstrafiken utgör därmed ett klart markerat alternativ till en trafikförsörjning med bussar och bör därför vara statsbidragsberättigad på samma grunder som för busstrafik.

Propositionen tillstyrks av utskottet, såvitt nu är i fråga.

Genom det nu anförda synes syftet med yrkandet i motionen 1977/78:1828 (punkten 2) att regeringen bör klarlägga sambandet mellan den regionala *spårbundna* trafiken och landsvägstrafiken i allt väsentligt tillgodosett. Utskottet avstyrker följaktligen motionärens yrkande om ett uttalande i frågan.

Den statsbidragsram som angivits i propositionen för linjetrafiken (173 milj. kr.) har bedömts vara tillräcklig också för den del av den *spårbundna* trafiken, som föredraganden vill göra statsbidragsberättigad. Bidragsmottagare blir huvudmannen för länets trafikförsörjning.

Vidare föreslås i propositionen att statsbidrag bör kunna utgå med 35 % av kostnaderna för den efterfrågestyrda kompletteringstrafiken. Ersättning bör endast utgå till den del av redovisade kostnader som belöper sig på en viss högsta produktionsvolym. Denna bör definieras som högst sex körtillfällen per vecka och kompletteringsområde. Liksom vad gäller linjetrafiken med buss skall högre bidrag kunna utgå om synnerliga skäl föreligger. Bidragsmottagare för stödet till kompletteringstrafiken blir oförändrat kommunen, såvida inte den regionala huvudmannen påtar sig ansvaret för denna. Kostnaderna beräknas till 8 milj. kr. i 1978/79 års priser. Kostnaderna för stödet till skärgårdstrafik kan oförändrat anges till ca 8,1 milj. kr. (inkl. det statliga stödet till Vaxholms Ångfartygs AB) i 1978/79 års priser. För budgetåret 1978/79 behöver enligt propositionen inga särskilda medel anslås för bidrag till dessa trafikformer utöver vad som upptagits i propositionen 1977/78:100 bil. 9. Sistnämnda förslag har numera bifallits av riksdagen (TU 1977/78:11, rskr 1977/78:183).

Enligt propositionen är flygtrafik i fjällområden i första hand en kommunal angelägenhet. För att möjliggöra för kommuner med omfattande fjällområden att upprätthålla en rimlig trafikservice för de människor som är bofasta i fjällvärlden och som saknar vägförbindelser anser föredraganden att fjällflygtrafiken bör inordnas i den statliga bidragsgivningen till kollektiv trafik. Det nya stödet till fjällflyget bör utgå oavsett om länshuvudman bildats för den kollektiva trafiken eller ej. Ett grundkrav vad gäller ett nytt stöd till flygtrafiken i fjällområden bör – liksom vad gäller både landsvägstrafiken och

trafiken i skärgårdarna – vara att trafiken grundas på en genomtänkt planering och därvid ingår i en av kommun eller länshuvudman antagen trafikförsörjningsplan. Som krav för att statligt bidrag skall utgå anses böra gälla att trafiken till sin huvudsakliga inriktning tillgodoser den bofasta befolkningens trafikbehov. Stödet föreslås utgå för flygtrafik sommartid till och från bosättningsställen i fjällområdet som saknar med personbil farbara vägförbindelser. Med hänsyn till den speciella karaktären på fjällflygtrafiken kan begreppet tillfredsställande trafikförsörjning inte uttryckas i antal bidragsgrundande turer. Stödet till fjällflyg bör emellertid så långt det är möjligt anpassas till motsvarande stöd till övrig lokal trafik. Beträffande stödets omfattning anser föredraganden att detta – liksom för skärgårdstrafiken – skall utgå med viss andel av kostnaderna för att tillhandahålla de fast bosatta en rimlig trafikservice. Mot denna bakgrund förordas att bidrag skall utgå högst till en trafik som motsvarar vad som erfordras för att ge varje fast bosättningsställe utan väg en förbindelse per vecka till och från närmaste eller lättast tillgängliga serviceort, arbetsplats o. d. Statens bidrag bör enligt propositionen utgå med 35 % av de bidragsgrundande årskostnaderna. Bidraget bör helt ersätta de bidrag som hittills utgått till vissa kommuner över socialdepartementets huvudtitel. Föredraganden beräknar att kostnaderna för stödet till fjällflyget kommer att uppgå till ca 0,5 milj. kr. i 1978/79 års priser.

Utskottet utgår från att i de fall av kommun planerad fjällflygtrafik sträcker sig över kommungräns frågan om bidrag för hela sträckan i en eller annan form får sin lösning.

Med beaktande härav tillstyrks propositionen i denna del.

Sammantaget innebär det sagda att *kostnaderna för det nya bidragssystemet* kan anges till (173,0+8,0+8,1+0,5) 190 milj. kr. i 1978/79 års priser och att 15 milj. kr. bör anslås till det nya bidragssystemet under budgetåret 1978/79. Anslaget som bör vara förslagsanslag kan lämpligen benämnas Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik. Det nuvarande statliga stödet till Waxholmsbolagets trafik berörs inte av föredragandens förslag. De nya stödformerna och den förändrade handlägningsordningen bör enligt propositionen tillämpas fr. o. m. trafikåret 1978/79.

Enligt utskottets uppfattning kan betydande tekniska och administrativa fördelar uppnås genom införandet av det nya bidragssystemet. Utskottet har inget att erinra mot riktlinjerna härför. Utskottet tillstyrker också de av föredraganden förordade revideringarna av nuvarande bussbidragssystem. Det bör ankomma på regeringen och bussbidragsnämnden att utfärda erforderliga föreskrifter och anvisningar för statsbidragsgivningen. Utskottet har vidare inget att erinra mot anslagsberäkningarna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1977/78:1822 om ett tillkännagivande att beloppet 190 milj. kr. är *otillräckligt* och att det milbaserade statsbidraget bör träda i kraft fr. o. m. *trafikåret 1979/80* samt gälla även i de fall en *länshuvudman* ännu inte hunnit bildas.

Utskottet tillstyrker yrkandet om ytterligare anslag till *bussbidragsnämnden*.

Regionala taxesystem

Av stor betydelse är enligt propositionen att det kan åstadkommas samordnade och enhetliga taxesystem i de olika regionerna. Det framhålls därför som angeläget att staten på olika sätt medverkar till att införande av samordnade taxesystem kan underlättas. Detta kan ske genom att vissa grundläggande förutsättningar anges för verksamheten. Som exempel härpå nämns lösningen av huvudmannaskapsfrågan. Införandet av samordnade taxesystem anses också ge möjligheter att tillämpa olika rabattsystem i regionerna. I sammanhanget erinras om att i ca 40 tätorter f. n. tillämpas rabatterade enhetstaxor i form av periodkort eller liknande i den kollektiva tätortstrafiken. Föredraganden finner det naturligt att det är den ekonomiskt och politiskt ansvarige huvudmannen som har att fatta beslut om taxebestämning och därmed också om eventuella rabattformer. Beträffande den geografiska avgränsningen för de regionala rabatterade taxesystemen föreslås att huvudmannens ansvarsområde för den lokala och regionala trafiken skall avse länet. Det stora flertalet län anses väl avgränsade i trafikhänseende, varför en sådan bedömning framstår som naturlig. Över några länsgränser sker emellertid ett omfattande resande. För att inte befolkningen i dessa områden skall missgynnas vad gäller möjligheterna att utnyttja ett rabattsystem är det enligt propositionen angeläget att interkommunalt samarbete etableras över länsgränsen. Genom ett sådant samarbete kan avtalas att inom ett länsområde gällande rabattsystem mot t. ex. en viss tilläggsavgift också gäller inom ett annat län eller del av sådant. I avtalet mellan huvudmännen inom resp. län regleras tilläggsavgiftens storlek och ersättningen mellan huvudmännen. Beloppens storlek blir därvid beroende bl. a. av om t. ex. ett rabattkort skall äga giltighet inom hela det angränsande länet eller enbart en del av detta.

Utskottet har inget att erinra mot förslaget i denna del.

Utskottet har ej funnit sig berett tillstyrka yrkandena i motionen 1977/78:578 att den statliga *priskontrollen* över kommunernas taxesättning för kollektivtrafiken upphävs (punkten 1) och att staten utreder frågan om *stimulansbidrag* till kommuner som i sin lokaltrafik tillämpar systemet med lägre taxor genom månadskort eller årskort (punkten 4).

Detsamma gäller den i motionen 1977/78:462 aktualiserade frågan om borttagande av den s. k. *snittaxan*. I anslutning härtill vill utskottet erinra om sitt uttalande (TU 1977/78:18) att vad avser taxeberäkningen för trafiken på riksnivå och regional nivå så långt möjligt enhetlig taxa bör komma till användning oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka.

I samband med frågan om ett regionalt gällande rabattsystem för

busstrafiken har i propositionen aktualiserats frågan om sådana taxesystems giltighet också på vissa järnvägslinjer. Olika rabattsystems giltighet på järnväg bör enligt föredragandens mening avse sådana tåg och relationer som har väsentlig betydelse för det lokala och regionala resandet. Det sägs emellertid vara förenat med svårigheter att generellt definiera sådana tågkategorier som SJ bör upplåta åt huvudmannens resenärer. Föredraganden anser det vara en bättre ordning att denna fråga i första hand regleras genom förhandlingar och *avtal* mellan järnvägsföretaget och huvudmannen. I avtalet bör för länet anges dels vilka bandelar, tåg och sträckor/stationsrelationer som systemet omfattar, dels vilka tåg och sträckor det inte gäller för. Avtalet bör i denna del justeras inför varje ny tidtabellsperiod. Av avtalet bör vidare framgå de grunder efter vilka huvudmannen skall ersätta järnvägsföretaget. Utskottet delar föredragandens uppfattning härvidlag.

I motionen 1977/78:1824 (punkten 3) yrkas att *turantalet* för regional och lokal järnvägs- och busstrafik bibehålls oförändrat till den 1 juli 1981. Då det som föredraganden anfört torde ankomma på den för trafiken ansvariga huvudmannen att förhandla med SJ i frågan avstyrks motionsyrkandet.

När det gäller *ersättningen till SJ* bör enligt propositionen en strävan vara att tillse att SJ får en ersättning för sin roll i regionala rabattsystem som svarar mot kostnaderna för trafiken. I vissa fall anses det rimligt att huvudmannen ges viss mängdrabatt i förhållande till gällande persontrafiktaxa, t. ex. för månadsbiljett. Det kan t. ex. gälla i fall där det inte erfordras speciella åtgärder från SJ:s sida för att möta resandeökningen, utan SJ kan erbjuda platser som annars inte utnyttjas. I vissa andra fall kan SJ åsamkas språngartade kostnadsökningar, som inte kan täckas inom ramen för gällande persontrafiktaxa utan gör större ersättning motiverad. Det kan t. ex. vara fråga om att SJ behöver sätta in speciella tåg som inte får någon alternativanvändning eller som inte kan utnyttjas till andra trafikuppgifter. Det kan också gälla fasta anläggningar, som måste tillkomma helt eller till större delen för att möta huvudmannens önskemål. Efter hand som regionala rabattsystem introduceras torde enligt propositionen erfarenhet vinnas om behov av mera fastlagda riktlinjer för hur ersättningen bör regleras föreligger. Om sådant behov skulle uppstå är föredraganden beredd att ta upp frågan till prövning.

I motionerna 1977/78:1822, 1977/78:1824 (punkten 4) och 1977/78:1827 (punkten 5) hemställs om riktlinjer för hur *ersättningen* i fråga till SJ skall beräknas. Ett yrkande med förslag beträffande denna beräkning grundat på länskortsutredningens betänkande finns i motionen 1977/78:1779 (punkten 3). Enligt länskortsutredningen bör SJ principiellt genom ersättningen bibehålla en *oförändrad intäktsnivå*.

Omfattningen av huvudmannens köp av järnvägstrafik torde enligt utskottets mening komma att variera kraftigt. I vissa fall kan det, som i Stockholmsregionen, bli fråga om att huvudmannen efterfrågar ett helt tafiksystem med hela och för ändamålet speciellt utformade tåg. I andra fall

kan det bli fråga om att huvudmannen önskar köpa vissa platser i ett redan befintligt tåg i en viss relation. Det synes sålunda, enligt utskottets mening, förenat med stora svårigheter att utforma allmänna riktlinjer som omfattar så vitt skilda situationer. För den regionala trafikplaneringen är det emellertid av stor vikt att riktlinjer för i vilken omfattning och på vilka bansträckor SJ skall ställa sina resurser till regionala huvudmäns förfogande snarast möjligt fastläggs. Utskottet vill också betona vikten av stor öppenhet från SJ:s sida vid förhandlingar om utnyttjande av företagets tjänster. Behov kan också uppkomma att vid oenighet mellan parterna beträffande ersättningens storlek underställa frågan prövning av regeringen. Lösningen på dessa och liknande frågor torde som nämnts kräva viss erfarenhet av hur systemet fungerar i praktiken. Utskottet vill därför betona vikten av den uppföljning av frågan inom regeringen som föredraganden förutsätter. Utskottet förutsätter också att, om behov av mera fastlagda riktlinjer för hur ersättningen till SJ bör regleras uppkommer, förslag härom framläggs snarast möjligt. Med beaktande härav och i avvaktan på resultatet av sagda utvärdering synes ifrågakvarande motionsyrkanden ej böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag även i förevarande del.

Utskottet godkänner av föredraganden i återstående delar förordade riktlinjer.

Övriga frågor

I motionen 1977/78:1778 hemställs att riksdagen ger regeringen till känna de synpunkter som anförts i motionen angående *språkbruket* i YTF.

Frågan om en författningsteknisk revision av YTF berörs i propositionen 1977/78:137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. Föredragande departementschefen framhåller att en genomgripande författningsreform har kommit att framstå som angelägen. En sådan reform bör enligt föredraganden göras i samband med att man tar ett mera samlat grepp över yrkestrafiklagstiftningen i anslutning till pågående trafikpolitiska överväganden.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om behovet av att lagstiftningen om yrkestrafiken blir föremål för en författningsteknisk revision. Det är enligt utskottets mening väsentligt att rättsreglerna får en sådan språklig utformning att de inte medför svårigheter att tolka och tillämpa för enskilda eller myndigheter. Föredragandens ovannämnda uttalanden visar att regeringen har uppmärksamheten riktad på problemet. Utskottet vill emellertid understryka vikten av att en författningsmässig revision av yrkestrafiklagstiftningen snarast möjligt genomförs.

Mot bakgrund av vad nu har anförts finner utskottet någon åtgärd i frågan från riksdagen sida f. n. inte vara påkallad.

I motionen 1977/78:1601 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om att det i samarbete med länsorganen startas en *försöksverksamhet* i Jämtlands

län med kollektiva resor i enlighet med vad som anförts i motionen. Utskottet, som delar motionärernas uppfattning om värdet av försöksverksamhet av det slag som föreslås, vill erinra om att frågor av detta slag prövas inom sysselsättningsutredningen. I avvaktan på resultat av utredningens arbete synes motionen ej böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Hemställan

Utskottets yttr. s.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen 18
 - a. avslår motionen 1977/78:1834, yrkandet 1,
 - b. avslår motionen 1977/78:1834, yrkandena 2–4,
 - c. avslår motionen 1977/78:1827, yrkandet 6,
2. att riksdagen beträffande *huvudmannaskapsfrågan* 18–25
 - a. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *geografisk* omfattning, avslår motionen 1977/78:1824, yrkandet 1,
 - b. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *godstransporter*, lämnar motionerna 1977/78:1829, yrkandet 2, och 1977/78:1830, i motsvarande del, utan åtgärd,
 - c. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *linjetrafiktillstånd*, avslår motionen 1977/78:1832,
 - d. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *formen* för huvudmannaskapet, avslår motionerna 1977/78:1822, i motsvarande del, 1977/78:1826, yrkandena 1, 2 a och 2 b, och 1977/78:1829, yrkandet 1,
 - e. avslår motionen 1977/78:1598,
 - f. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *Västsverige*, avslår motionerna 1977/78:1823, 1977/78:1825 och 1977/78:1831,
 - g. avslår motionen 1977/78:578, yrkandena 2 och 3,
 - h. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *driften* av busstrafiken, avslår motionen 1977/78:1833,
3. att riksdagen beträffande *tillstånds- och ersättningsfrågor* 25–30
 - a. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *innehavare* av trafiktillstånd, avslår motionen 1977/78:1824, yrkandet 5,
 - b. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *övertagande* av trafiktillstånd, avslår motionen 1977/78:1214,
 - c. avslår motionen 1977/78:1827, yrkandena 2 och 3,
 - d. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *entreprenadavtal*, avslår motionen 1977/78:1827, yrkandet 1,
 - e. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *bussbidragsnämnden*, avslår motionen 1977/78:1822, i motsvarande del,
 - f. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *kollektivtrafiknämndens prövning*, avslår motionerna 1977/78:1779, yrkandet 2, och 1977/78:1822, i motsvarande del,

- g. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *kollektivtrafik-nämndens sammansättning*, avslår motionerna 1977/78:1779, yrkandet 1, och 1977/78:1827, yrkandet 4,
 h. lämnar motionen 1977/78:1828, yrkandet 3, utan åtgärd,
4. att riksdagen beträffande *statligt stöd till lokal och regional kollektiv persontrafik* 30–38
 a. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *riksgränsöverskridande trafik*, avslår motionen 1977/78:1826, yrkandet 2 c,
 b. lämnar motionerna 1977/78:1828, yrkandet 1, samt 1977/78:1822 och 1977/78:1830, båda såvitt gäller statens *kostnadsansvar* för järnvägstrafiken, utan åtgärd,
 c. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller bidragsberättigad *vägsträcka*, avslår motionen 1977/78:1824, yrkandet 2,
 d. avslår motionen 1977/78:1826, yrkandet 2 d,
 e. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *skolskjutsning*, avslår motionerna 1977/78:1822 och 1977/78:1830, båda i motsvarande del,
 f. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller den *spårbundna trafiken*, avslår motionen 1977/78:1828, yrkandet 2,
 g. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *kostnaderna* för bidragssystemet, systemets *ikraftträdande* och frågan om *mottagare* av *statsbidraget*, avslår motionen 1977/78:1822, i motsvarande delar,
5. att riksdagen beträffande *regionala taxesystem* 38–40
 a. avslår motionen 1977/78:578, yrkandena 1 och 4,
 b. avslår motionen 1977/78:462,
 c. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *avtal med SJ* om regional och lokal trafik, avslår motionen 1977/78:1824, yrkandet 3,
 d. med bifall till regeringens förslag, såvitt gäller *ersättningen till SJ*, lämnar motionerna 1977/78:1779, yrkandet 3, 1977/78:1822, i motsvarande del, 1977/78:1824, yrkandet 4, och 1977/78:1827, yrkandet 5, utan åtgärd,
6. att riksdagen 40
 a. avslår motionen 1977/78:1778,
 b. lämnar motionen 1977/78:1601 utan åtgärd,
7. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:92 beträffande *riktlinjer* i de delar förslaget inte omfattas av utskottets hemställan under 1–5 ovan 40
 a. godkänner de förordade riktlinjerna för den lokala och regionala trafiken,
 b. godkänner de förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för lokal och regional kollektiv persontrafik,
 c. godkänner de förordade revideringarna av nuvarande bussbidragssystem,

8. att riksdagen med bifall till regeringens förslag *beträffande anslag*
 - a. till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1978/79 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 15 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, 37
 - b. utöver vad som föreslagits i prop. 1977/78:100, bil. 9, under förslagsanslaget *Busshidragsnämnden* anvisar ytterligare 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, 38
9. att riksdagen med bifall till regeringens förslag *beträffande lagtexten*, i övrigt antar det genom propositionen 1977/78:92 framlagda förslaget till lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, 25
10. att riksdagen med bifall till regeringens förslag *beträffande lagtexten*, i övrigt antar de genom propositionen 1977/78:92 framlagda förslagen till
 - a. lag om ändring i lagen (1957:281) om kommunalförbund, 25
 - b. lag om kollektivtrafiknämnd, 30
 - c. lag om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmäs- 30
sig automobiltrafik m. m.

Stockholm den 16 maj 1978

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Rolf Sellgren (fp), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Sven-Gösta Signell (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Rolf Dahlberg (m), Sten-Ove Sundström (s) och Anita Brorsson (c).

Reservationer

1. beträffande den *interregionala* trafiken av Sven Mellqvist, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson, Olle Östrand, Sven-Gösta Signell, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Med anledning" och slutar med "*interregionala* trafiken" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionen 1977/78:1827 (punkten 6) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om ansvaret för den *interregionala* trafiken. I samband med den ovan nämnda behandlingen av trafikpolitiken framhölls vidare i en socialdemokratisk reservation bl. a. angelägenheten av att regeringen snarast ger riksdagen en samlad redovisning över de regionala trafikplanerna och de transportmönster som växt fram i anslutning till planeringsarbetet. Det ansågs också vara av stor vikt att regeringen föreslår de åtgärder som krävs för att samordna och styra utvecklingen. Motiven för denna reservation har enligt utskottets mening förstärkts genom de förslag som framläggs i propositionen.

Utskottet vill erinra om att en del av det resande som sker inom länet och kommunerna utgör ett led i ett mera långväga resande, varvid den lokala och regionala trafiken får karaktären av matartrafik till den *interregionala* trafiken, vilken oftast sker på järnväg med statlig huvudman. Det bör i detta sammanhang slås fast att staten måste ta det övergripande ansvaret för den *interregionala* trafiken och för att det lokala och regionala trafiksystemet samordnas med det *interregionala* systemet. För att få till stånd en sådan samordning måste bl. a. omfattningen av det landsomfattande järnvägsnät, för vilket staten har ansvaret, fastläggas.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 1 c bort ha följande lydelse:

1. (c) med bifall till motionen 1977/78:1827, yrkandet 6, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ansvaret för den *interregionala* trafiken,

2. beträffande *huvudmannaskapsfrågan* av Rune Torwald (c) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Utskottet har" och på s. 25 slutar med "statliga bidragen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening har såväl den nu aktuella periodkortsutredningen som departementschefen underskattat svårigheterna, när det gäller att på ett tillfredsställande sätt lösa huvudmannaskap m. m. för den kollektiva trafiken i Västsverige. I sammanhanget bör noteras, att samtliga berörda landsting förordade en särlösning för Göteborgsregionen. Även om utskottet i det följande bara kommer att redovisa några av de frågeställningar, som blir

aktuella för Göteborgs och Bohus läns vidkommande, är det uppenbart, att även landstingen i Älvsborgs och Hallands län får ta ställning till likartade problem. Nedanstående redovisning gör inte anspråk på att vara fullständig men torde ge en hygglig belysning av de aktuella svårigheterna.

Huvudmannaskap: Såsom framgår av bl. a. motionen 1977/78:1826 blir det av lagen primärt förordade kommunalförbundet ett så ohanterligt och dyrbart alternativ, att aktiebolagsformen synes oundviklig trots de försämrade insynsmöjligheter, som blir följden av denna form för huvudmannaskap.

Lokal trafik: Redan från starten måste huvudmannen ta ställning till om den av exempelvis Göteborgs kommun bedrivna lokaltrafiken skall övertas eller om man med stöd av 7 § i lagen skall begära dispens. Denna fråga måste i sin tur kraftigt påverka Göteborgs kommuns intresse för att gå med i samarbetet med landstinget eller ej. Göteborg får då väga fördelarna med att få hjälp av landstinget att täcka en betydande del av sitt underskott på f. n. ca 200 milj. kr. och nackdelarna med att inte själv kunna bestämma över servicenivå etc. I sammanhanget bör kanske noteras, att trafikbolaget i Örebro län inte har ansvaret för Örebro stadstrafik och därmed inte heller svarar upp mot propositionens normalkrav på huvudmannen för kollektiv trafik.

Samarbetsavtal: För att uppnå rimliga förhållanden för pendlarna i Göteborgsregionen måste samarbetsavtal träffas med huvudmännen för kollektiv trafik i Älvsborgs och Hallands län. Detta kräver ingående analyser av trafikströmmarna såväl nu som i framtiden. De undersökningar som verkställts av Göteborgsregionens kommunalförbund visar, att pendlingen över länsgränserna uppgår till ca 55 000/dygn, medan pendlingen över regiongränsen inskränker sig till 1 000/dygn.

Så länge som underskottet i den av Göteborgsregionens kommunalförbund fr. o. m. den 1 september 1978 administrerade landsbygdstrafiken i sin helhet täcks av de åtta berörda kommunerna i relation till trafikarbetet inom resp. kommun, så finns ju inte något behov av något samarbetsavtal mellan de tre aktuella landstingen. Men i och med att huvudmannen för Göteborgs och Bohus län tar över ansvaret, så måste man även reglera hur detta underskott på beräknade 35–40 milj. kr. de närmaste åren skall fördelas mellan berörda huvudmän. Och eftersom detta underskott till viss icke obetydlig del skall täckas av landstingsinvånare, som normalt inte berörs av trafiken i Göteborgsområdet, så måste detta leda till att resp. huvudmän har intresse av att bedöma, huruvida de kan acceptera aktuell servicenivå eller ej. Ty all erfarenhet visar ju, att underskottet stiger i relation till höjden av servicenivå utöver den i propositionen stipulerade miniminivå, som med säkerhet blir den dominerande i glesbygderna. Svårigheterna att träffa här aktuella samarbetsavtal torde dessutom ytterligare accentueras på grund av de förväntade varvsneddragningarna, som kan leda till kraftig omfördelning av pendlarströmmarna över länsgränserna men däremot endast i ringa mån över regiongränserna.

Mot bakgrund härav och till noterat besvärligt, mångårigt utrednings- och förhandlingsarbete, innan Göteborgsregionens kommunalförbund äntligen fått till stånd ett för regionens drygt 650 000 invånare värdefullt samarbetsavtal, finner utskottet övervägande skäl tala för att en samlösning åtminstone tills vidare bör accepteras i enlighet med vad motionärerna och berörda landsting i sina remissyttranden förordat. Detta synes bäst kunna åstadkommas genom att riksdagen med anledning av ifrågavarande motioner antar en ikraftträdandebestämmelse med det innehållet att den av Göteborgsregionens kommunalförbund initierade och planerade landsbygdstrafiken får bedrivas med i propositionen 1977/78:92 föreslaget statligt stöd, så länge berörda landsting inte påkallar ändring.

Härigenom får berörda huvudmän möjlighet att i första hand inrikta sig på att förbättra kollektivtrafikservice inom andra mera glest befolkade delar av landstingsområdena samtidigt som Göteborgsregionens kommunalförbund kommer i åtnjutande av i propositionen föreslagna förbättrade statsbidrag, som i sin tur är en förutsättning för att kunna ge glesbygdsinvånarna där en förbättrad kollektivtrafikservice.

dels att utskottets hemställan under 2 f bort ha följande lydelse:

2. (f) med anledning av regeringens förslag såvitt gäller *Västsvenska*, och motionerna 1977/78:1823, 1977/78:1825 och 1977/78:1831 antager en övergångsbestämmelse till lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik med den lydelse som framgår av utskottets förslag enligt hemställan under 9 här nedan,

dels att utskottets hemställan under 9, under förutsättning att utskottets hemställan under 2 f här ovan vinner bifall, bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen med anledning av regeringens förslag beträffande *lagtexten* och motionerna 1977/78:1823, 1977/78:1825 och 1977/78:1831, i övrigt antager det genom propositionen 1977/78:92 framlagda förslaget till lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik med den ändringen att ikraftträdandebestämmelsen får följande såsom utskottets förslag betecknade lydelse:

Regeringens förslag

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

Landstingskommunerna och kommunerna får bestämma när de skall åta sig huvudmannaskap enligt denna lag. Huvudmannaskap enligt lagen skall dock utövas i

Utskottets förslag

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1978.

Landstingskommunerna och kommunerna får bestämma när de skall åta sig huvudmannaskap enligt denna lag. Huvudmannaskap enligt lagen skall dock utövas i

Regeringens förslag

Hallands län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län senast från och med den 1 juli 1983 och i övriga län senast från och med den 1 juli 1981.

Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.,

Utskottets förslag

Hallands län, Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län senast från och med den 1 juli 1983 och i övriga län senast från och med den 1 juli 1981. *Utan hinder härav får dock den av Göteborgsregionens kommunalförbund initierade och planerade landsbygdstrafiken bedrivas med i propositionen 1977/78:92 föreslaget statligt stöd så länge berörda landsting inte påkallar ändring.*

Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.,

3. beträffande *ersättning till SJ* av Sven Mellqvist, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson, Olle Östrand, Sven-Gösta Signell, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som anser att

dels det stycke av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Omfattningen av" och på s. 40 slutar med "förevarande del" bort ersättas med en text av följande lydelse:

Järnvägen är ett viktigt inslag i kollektivtrafiken. Det har dock visat sig att betydande svårigheter föreligger när kommuner och landsting skall träffa avtal med SJ om köp av trafik tjänster. Erfarenheterna från bl. a. Göteborgsregionen och Örebro län är inte särskilt goda härvidlag och liknande svårigheter torde kunna förutses i andra län. Mot bakgrund härav anser utskottet – till skillnad från vad som anges i förslaget i propositionen – att det föreligger ett klart behov av mera fastlagda riktlinjer för hur ersättningen bör regleras.

Under hänvisning till det anförda anser utskottet att riksdagen, i enlighet med yrkandena härom i motionerna 1977/78:1779, 1977/78:1822, 1977/78:1824 och 1977/78:1827 bör begära skyndsamt förslag till normer för hur SJ skall ersättas för att tågen upplåts för resenärer inom ramen för ett samordnat regionalt trafik- och taxesystem.

dels utskottets hemställan under 5 d bort ha följande lydelse:

5. (d) med anledning av regeringens förslag, såvitt gäller *ersättningen till SJ*, samt motionerna 1977/78:1779, yrkandet 3, 1977/78:1822, i motsvarande del, 1977/78:1824, yrkandet 4, och motionen 1977/78:1827, yrkandet 5, hos regeringen begär ett förslag till normer för hur SJ skall ersättas av kommuner m. fl. för köp av kollektivtrafiktjänster,

