

Trafikutskottets betänkande

1978/79:15

med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt avser anslag till
Bidrag till viss kollektiv persontrafik jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1978/79:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) har regeringen till Bidrag till viss kollektiv persontrafik föreslagit riksdagen att medel för budgetåret 1979/80 anvisas under två anslag.

Under anslaget E 18 (s. 139–144) Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik har enligt äldre bestämmelser – intill dess huvudmannaskap etablerats för trafiken i länen – beräknats ett förslagsanslag av 94 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Under anslaget E 19 (s. 144–148) Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik har – för län där huvudmannaskap för trafiken etablerats – beräknats ett förslagsanslag av 39 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen. Oberoende av huvudmannaskapsfrågan har i detta anslag även inräknats medel till fjällflygtrafik.

Riksdagen har vid 1977/78 års riksmöte (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) antagit lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Enligt denna lag 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. Huvudmannaskap skall enligt lagen ha etablerats i Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län senast den 1 juli 1983 och i övriga län senast den 1 juli 1981.

Enligt samma riksdagsbeslut har införts nya statsbidragsbestämmelser för den kollektiva persontrafiken i län där huvudmannaskap etablerats. Genom de nya bestämmelserna har det statliga stödet förstärkts och den administrativa hanteringen förenklats. Till skillnad mot tidigare utgår statsbidrag även till tätortstrafik med buss, spårvägs- och tunnelbanetrafik samt sådan järnvägstrafik som fyller utpräglade lokala och regionala trafikbehov.

Vidare har införts ett nytt statligt stöd till olönsam flygtrafik som bedrivs i vissa fjällområden.

De äldre bidragsformerna avseende lokal och regional landsbygdstrafik skall alltjämt gälla för trafiken i de län där länshuvudman inte övertagit ansvaret för trafiken. Beträffande det statliga stödet till lokal landsbygdstrafik gäller dock att ansökningsförfarandet avsevärt förenklats för den tid som återstår innan stödet upphör.

Gemensamt för samtliga nämnda bidragsformer utom stödet till fjällflyget gäller att bidragsåret 1978/79 omfattar tiden 1 augusti–31 juli, bidragsåret 1979/80 tiden 1 augusti–30 juni och bidragsåren därefter tiden 1 juli–30 juni. Det nya statliga stödet till fjällflyg gäller fr. o. m. den 1 juli 1978 och bidragsåret omfattar tiden 1 juli–30 juni.

Motionerna

I motionen 1978/79:208 av John Johnsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändras på så sätt att då kommuner och landsting i två eller flera län begär att få bilda en gemensam huvudman regeringen efter prövning får medgiva detta.

I motionen 1978/79:380 av Britt Wigefeldt m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna

1. att SJ skall återuppta järnvägstrafiken vid Bålsta station,
2. att s. k. entimmespendling införs på sträckan Stockholm–Enköping–Västerås,
3. att regeringen bör medverka till att buss- och tågtrafiken skall kunna samordnas inom ramen för de s. k. länskorterna,
4. vad som anförts om uppföljningen av uttalanden i prop. 1977/78:92.

I motionen 1978/79:464 av Rune Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande dispens för ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik, som ombesörjs av Göteborgsregionens Lokaltrafik (GL) fr. o. m. budgetåret 1978/79.

I motionen 1978/79:960 av Birger Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam översyn av reglerna för statligt bidrag till kompletteringstrafiken samt ger regeringen till känna vad som i motionen framhållits angående kompletteringstrafiken och dess betydelse för glesbygderna.

I motionen 1978/79:1954 av Hans Petersson i Röstånga m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagändring så att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändras så att två eller flera län gemensamt kan vara huvudman.

I motionen 1978/79:1956 av Rune Rydén m. fl. (m, c, fp) hemställs att riksdagen beslutar ändra lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik så att ett huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne kan bildas.

Utskottet

Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik

Vad till en början angår statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik föreslås i propositionen en medelsanvisning av sammanlagt 94,7 milj. kr., innefattande bidrag till den lokala trafiken, till den regionala trafiken och till skärgårdstrafiken.

För den lokala trafiken utgår bidrag till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje med 50 % av det bidragsgrundande underskottet. Till lokal trafik i kommun inom det inre stödområdet samt på Gotland utgår stödet med 75 % av det bidragsgrundande underskottet. Under budgetåret 1979/80 kommer i stöd till den lokala trafiken att utbetalas dels slutbetalning för bidragsåret 1978/79, dels förskott för bidragsåret 1979/80. Föredraganden beräknar att antalet län som kommer att omfattas av bidraget reduceras från 20 län bidragsåret 1978/79 till 16 län bidragsåret 1979/80. Med utgångspunkt i länsstyrelsernas beslut om bidrag för bidragsåret 1978/79 och det angivna behovet av bidragsmedel för bidragsåret 1979/80 beräknas i propositionen det sammanlagda behovet av bidragsmedel för budgetåret 1979/80 till 63,8 milj. kr.

I fråga om bidragsgivningen avseende den regionala trafiken utgår bidrag för högst två dubbelturer per dag för en landsbygdslinje. Till täckning av underskott i den bidragsgrundande trafiken ges viss vagnmilersättning. Ersättningen har, efter anpassning bidragsåret 1977/78, bestämts till högst 17 kr. per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete inom det inre stödområdet och på Gotland och till högst 14 kr. per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete i landet i övrigt. Enligt propositionen kommer det emellertid att bli nödvändigt att höja dessa belopp till 18 resp. 15 kr. Med denna utgångspunkt och under förutsättning att bidraget kommer att utgå i 20 län beräknas anslagsbehovet uppgå till 26,8 milj. kr.

Vad slutligen beträffar bidragsgivningen avseende skärgårdstrafiken utgår enligt beslut vid 1975/76 års riksmöte (prop. 1975/76:88, JoU 1975/76:34, rskr 1975/76:256) bidrag till högst fyra dubbelturer per dag på en linje och i fråga om kompletteringstrafik till högst en förbindelse fram och åter i veckan inom visst område med 35 % av de bidragsgrundande kostnaderna. Med utgångspunkt i de preliminärt beslutade bidragen beräknas i propositionen det samlade bidragsbehovet till 4,1 milj. kr. för bidragsåret 1978/79. Häri ingår inte trafiken i Stockholms län då denna enligt propositionen förutsätts täckas enligt det nya bidragssystemet.

Utskottet har ej något att erinra mot beräkningarna av anslaget under förevarande punkt och tillstyrker således regeringens förslag.

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik utgår i form av statligt stöd till linjetrafik, till kompletteringstrafik, till skärgårdstrafik med fartyg och till fjällflygtrafik. Vidare utgår statsbidrag enligt särskilt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting för den trafik som bedrivs av Waxholms Ångfartyg AB. Föredraganden beräknar anslaget till lokal och regional kollektiv persontrafik under budgetåret 1979/80 till sammanlagt 39,4 milj. kr.

Vad till en början beträffar stödet till linjetrafik utgår detta enligt förordningen (1978:443) om statligt stöd till viss kollektiv persontrafik. Bidrag utgår för högst tre dubbelturer måndag–fredag resp. två dubbelturer lördag–söndag på varje trafikerad vägsträcka. Statsbidraget utgår till trafik inom Gotlands, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens eller Norrbottens län med 19 kr. per vägmil och till trafik inom landet i övrigt med 16 kr. För att vidmakthålla trafikförsörjningen krävs enligt föredraganden att stödet anpassas till kostnadsutvecklingen. Därför kommer de angivna beloppen för statsbidrag att höjas till 20 resp. 17 kr. Under budgetåret 1979/80 kommer stöd att utbetalas dels som slutbetalning för bidragsåret 1978/79, dels som förskott för bidragsåret 1979/80. Under bidragsåret 1978/79 omfattas Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län och Örebro län av det nya bidragssystemet. Antalet bidragsberättigade län beräknas för bidragsåret 1979/80 öka till åtta. Mot denna bakgrund beräknas i propositionen bidragsbehovet till 33,3 milj. kr.

I fråga om bidragsgivningen till viss skärgårdstrafik erinrar föredraganden om riksdagens beslut vid 1977/78 års riksmöte, vilket innebar att medelsram inte längre fastställs för länen och att länsstyrelserna inte längre fattar preliminära bidragsbeslut. Av de län där det nya bidragssystemet kommer att gälla under trafikåret 1978/79 bedrivs skärgårdstrafik endast i Stockholms län. Medelsbehovet för denna trafik beräknas i propositionen till 0,1 milj. kr.

Vad härefter angår den trafik som bedrivs av Waxholmsbolaget i Stockholms skärgård skall under budgetåret 1979/80 betalas ut bidrag för trafikåret 1978/79. Med utgångspunkt i avtalet mellan staten och Stockholms läns landsting har statsbidraget i propositionen beräknats till 5,5 milj. kr.

Bidrag till fjällflygtrafik utgår med 35 % av bidragsgrundande kostnad för högst en förbindelse fram och åter i veckan under tiden 1 juli–30 september mellan varje fast bosättningsställe och närmast eller lättast tillgängliga serviceort, arbetsplats eller liknande. Medelsbehovet för budgetåret 1979/80 beräknas i propositionen till 0,5 milj. kr.

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot beräkningarna av anslaget under denna punkt och tillstyrker alltså regeringens förslag.

I motionen 1978/79:464 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dispens för ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik som ombesörjs av *Göteborgsregionens Lokaltrafik (GL)* fr. o. m. budgetåret 1978/79. Därvid erinras om att man redan i propositionen 1977/78:92 gått med på en speciell organisation för Stockholms län. Vidare framhålls i motionen att regeringen accepterat att det nya systemet skall gälla för trafiken inom Uppsala och Örebro län och att detta måste ha skett genom att viss dispens från de formella kraven för trafik m. m. har lämnats. Mot denna bakgrund borde enligt motionen regeringen kunna lämna även Göteborgsregionens Lokaltrafik erforderlig dispens.

I lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik föreskrivs att i varje län skall finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Lagen skiljer alltså inte mellan tätortstrafik och landsbygdstrafik. I propositionen 1977/78:92 framhöll dock föredraganden att någon form av övergångsordning kan behövas i samband med bildandet av ett länsomfattande huvudmannaskap för kollektivtrafiken. Ett successivt iklädande av trafikansvaret kunde måhända i en del län vara ett lämpligt sätt att anpassa uppbyggnaden av organisationen till de rådande trafikorganisatoriska förutsättningarna. Detta kunde särskilt gälla i län där en mer omfattande stadstrafik bedrivs i någon eller några kommuner, medan kollektivtrafiken i övriga kommuner är mer ensartad och i huvudsak består av landsbygdstrafik med relativt lågt trafikutbud. I sådana fall kunde det vara motiverat att i huvudmannens trafikansvar till att börja med endast ingår landsbygdstrafiken och att stadstrafiken t. v. undantas. Mot bakgrund härav förordades i propositionen att regeringen under en tid skall kunna medge att huvudmannens trafikansvar begränsas till enbart den lokala och regionala landsbygdstrafiken. Dispens i enlighet med det anförda har meddelats för huvudmannen i Uppsala län, där huvudmannens ansvar begränsats i fråga om viss tätortstrafik.

Vad motionärerna begär är emellertid något annat, nämligen undantag från kravet på att läns huvudman skall finnas för att statligt stöd skall kunna utgå enligt det nya bidragssystemet. Möjligheter till undantag från detta krav ges ej i lagstiftningen på området. Regeringen saknar alltså laglig möjlighet att medge dispens i det hänseende som begärs i motionen.

Utskottet vill dock framhålla att det är angeläget att finna en lösning på den fråga som väckts i förevarande motion. Utskottet är däremot inte berett att tillstyrka en lösning som går utöver lagstiftningen på området. Frågan bör enligt utskottets mening kunna lösas inom ramen för denna lagstiftning. Utskottet vill i det sammanhanget hänvisa till vad som i betänkandet TU 1977/78:28 anfördes om möjligheterna att åstadkomma en lämplig lösning beträffande kollektivtrafikens ordnande i Västsverige och då speciellt Göteborgsområdet. Som en möjlig lösning angavs att Göteborgsregionens kommunalförbund får utgöra en särskild driftorganisation som svarar för trafikutövningen inom delar av Hallands, Göteborgs och Bohus samt

Älvsborgs län. Med en sådan organisation skulle huvudmännen få teckna avtal om trafikutövningen. Även andra lösningar som i allt väsentligt bibehåller och vidareutvecklar den i området redan fungerande uppläggningsen av trafiken syntes möjliga inom ramen för regeringens förslag. Utskottet förutsätter slutligen att regeringen noga följer strävandena att komma till rätta med berörda problem och – i den mån så befinns påkallat – i lämplig form medverkar till att lösa dessa. Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:208 hemställs att riksdagen beslutar att lagen om huvudmannaskap för viss kollektivtrafik ändras på så sätt att, då kommuner och landsting i två eller flera län begär att få bilda en gemensam huvudman, regeringen efter prövning får medgiva detta. Yrkanden av huvudsakligen samma innebörd framställs i motionerna 1978/79:1954 och 1978/79:1956. I sistnämnda motion berör yrkandet endast kollektivtrafiken i *Skåne*.

I motionerna hänvisas till det arbete som utförts av kommittén för Skånetrafiken. Denna har politisk representation från Kristianstads läns landsting, Malmöhus läns landsting, Malmö kommun och Svenska kommunförbundets länsavdelningar i resp. län. Kommittén har för avsikt att med utgångspunkt bl. a. i lagstiftningen på det berörda området lägga fram förslag till kollektivtrafikens organisatoriska uppbyggnad omslutande hela landskapet. Kommittén har därvid funnit det angeläget att kartlägga medborgarnas resmönster och kontaktytor samt påverkande trafikalstrande faktorer. Kommittén säger sig i detta sammanhang ha funnit tre s. k. naturliga trafikverkställighetsområden för landskapet i dess helhet. Enligt vad kommittén har funnit har mer än 95 % av den befolkning som bor inom resp. område också sin arbetsplats inom området. Vidare ger undersökningen vid handen att inom två av de tre trafikverkställighetsområdena ingår kommuner från både Kristianstads län och Malmöhus län. En samordning av nämnda områden under en huvudman synes därför enligt kommittén naturlig. En sådan ordning skulle vidare skapa förutsättningar för en trafikapparat som är anpassad till medborgarnas behov och varje områdes särart.

Kommittén framhåller vidare att ett system med två huvudmän skapar nackdelar genom att det innebär två avtals- och förhandlingsordningar och två administrativa enheter. För gränskommunerna innebär det också att resp. kommuns trafikförsörjningsplan måste behandlas i två trafikutskott. Härutöver får kostnadsfördelningen med avseende på såväl landstingen som resp. kommuns kostnadsandel behandlas i skilda omgångar på berörda nivåer inom resp. huvudman. Samma situation uppkommer vid förhandlings- och avtalsuppgörelser samt inte minst vid samordning av taxor, periodkort och resurser.

Sammanfattningsvis framhåller motionärerna det angelägna i att, för en samhällsfunktion som på olika sätt berör landskapets ca 1 milj. innevånare, utforma ett huvudmannaskap för kollektivtrafiken så att gränsen mellan de

båda länen inte hindrar utformningen av en rationell trafikapparat. Motionärerna säger sig att för Skånes del ha svårt att finna klart uttalade fördelar med en huvudman i varje län. Tvärtom innebär en sådan ordning enbart nackdelar, eftersom länsgränsen delar de naturliga trafikverkställighetsområdena i flera delar. Därigenom bryts nuvarande resmönster och kontaktytor. Samtidigt föreligger enligt motionärerna stor risk för konfrontation mellan huvudmännens olika ambitioner. Detta skulle i sin tur bl. a. kunna ta sig uttryck i en för allmänheten/resenären mindre väl anpassad trafik.

Frågan om trafikförhållandena i Skåne uppmärksammades redan i propositionen 1977/78:92. I samband med föredragandens överväganden angående den geografiska begränsningen av huvudmannens ansvar framhölls att den utredning som låg till grund för regeringens förslag gjort en ingående kartläggning av resmönstret för bl. a. den trafik som går över länsgräns. Utredningen hade föreslagit att länen i princip skulle utgöra huvudmännens geografiska verksamhetsområde. Praktiskt taget alla remissinstanser hade anslutit sig till förslaget. Enligt föredragandens mening var utredningens uppfattning på denna punkt välgrundad. Länen utgjorde sedan länge områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. De kunde sägas vara verksamhetsområden för delar av den decentraliserade statliga förvaltningen liksom också i flertalet fall för den landstingskommunala verksamheten. Det stora flertalet län var också tämligen väl avgränsade i trafikhänseende. Några få men desto mer markanta undantag fanns dock. Därvid underströk föredraganden att det var angeläget att i sådana fall få till stånd ett interkommunalt samarbete över länsgränser. Annars skulle befolkningen i dessa till ytan begränsade delar av landet kunna missgynnas vad gäller möjligheterna att skapa en gemensam trafikförsörjning. Genom interkommunalt samarbete kunde avtalas att inom ett länsområde gällande rabattsystem mot t. ex. viss tilläggsavgift också skulle gälla inom ett annat län eller del av sådant. När det gäller Skåne uttalade föredraganden att landskapet i trafikhänseende är en väl sammanhållen region med ett omfattande resande över praktiskt taget hela gränsen mellan Kristianstads och Malmöhus län. I ett sådant fall kunde det enligt föredraganden framstå som rimligt att man slopar tilläggsavgiften och i stället inför ett enda rabattsystem för de båda länen.

Vid sin behandling av propositionen 1977/78:92 hade utskottet även att ta ställning till en motion vari bl. a. yrkades att möjligheter skapades till undantag från den föreslagna formen för huvudmannaskap för att därigenom möjliggöra ett huvudmannaskap för Skåne. Under hänvisning till de uttalanden i propositionen, för vilka redogjorts i det föregående, och till möjligheten att ordna trafiksamverkan över länsgräns avstyrkte utskottet motionen i fråga.

Även när det gäller kollektivtrafiken i Skåne vill utskottet hänvisa till möjligheterna att inom ramen för gällande lagstiftning åstadkomma en lösning som i möjligaste mån tillgodoser syftet bakom ifrågavarande

motioner. En sådan lösning skulle vara att bilda ett för de båda berörda länen gemensamt driftbolag. Därigenom skulle i allt väsentligt elimineras de nackdelar som framhållits i motionerna. Samtidigt behålls möjligheten att utkräva politiskt ansvar för de beslut som fattats av länshuvudmännen.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet ej finner andra skäl föreligga att frågå sin tidigare bedömning i frågan avstyrks förevarande motioner.

I motionen 1978/79:380, punkterna 3 och 4, yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna dels att regeringen bör medverka till att buss- och tågtrafiken skall kunna samordnas inom ramen för de s. k. länskort, dels vad som i motionen har anförts om uppföljningen av uttalanden i propositionen 1977/78:92. Därvid framhålls att huvudmannaskapsfrågan i Uppsala län är löst och att länskort har införts. Samordning mellan buss- och tågtrafik har emellertid inte skett. Förhandlingarna med SJ har inte gett det resultat som var tänkt enligt de principiella uttalandena i propositionen. Det kan enligt motionen inte vara rimligt att Uppsala Lokaltrafik AB skall behöva upprätta en busslinje som går parallellt med tågtrafiken för att resenärerna från Knivsta skall kunna ta sig till Uppsala. Tågförbindelsen borde kunna utnyttjas i det sammanhanget. Enligt motionärerna har regeringen hittills inte gjort något för att följa upp de principiella uttalandena vid reformens genomförande. Det framhålls såsom nödvändigt med skyndsamma ingripanden från riksdagens sida.

I propositionen konstaterades att i en del län spelar järnvägstrafiken en betydande roll i den lokala och regionala trafikförsörjningen. Enligt föredragandens mening var det därför angeläget att också sådan trafik – om huvudmannen så finner lämpligt – kan infogas i de regionala rabattsystemen. Frågan om vilka tågkategorier som SJ bör upplåta åt huvudmannens resenärer borde enligt propositionen i första hand regleras genom förhandlingar och avtal mellan järnvägsföretaget och huvudmannen. Av avtalet borde bl. a. framgå de grunder efter vilka huvudmannen skall ersätta järnvägsföretaget. Samtidigt framhölls att, efter hand som regionala rabattsystem introduceras, erfarenhet torde vinnas om behov föreligger av mera fastlagda riktlinjer för hur ersättningen bör regleras. Om sådant behov skulle uppstå var föredraganden beredd att ta upp frågan till prövning.

Även utskottet finner det angeläget att en samordning av den regionala buss- och tågtrafiken kommer till stånd. Samtidigt går inte att bortse från att det nya systemet ännu så länge genomförts i endast några få län och att erfarenheterna av den i motionen väckta frågan därför är begränsade. Med hänsyn till uttalandena i propositionen förutsätter utskottet att regeringen noga följer frågan och då så befinns påkallat vidtar nödvändiga åtgärder. Under hänvisning till det sålunda anförda anser utskottet att motionen i denna del ej bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

I den förevarande motionen har även väckts frågor om återupptagande av järnvägstrafiken vid *Bålsta station*, punkten 1, och införande av s. k. entimmespendling på sträckan *Stockholm-Enköping-Åsterås*, punkten 2. Dessa frågor bör enligt utskottets mening i första hand övervägas i samband med den regionala trafikplaneringen. Frågorna är också till viss del beroende av resultatet av förhandlingarna mellan länshuvudmannen och SJ. Utskottet anser sig på grund av det anförda ej heller kunna tillstyrka motionen i förevarande delar.

I motionen 1978/79:960 hemställs att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam översyn av reglerna för statligt bidrag till *kompletteringstrafiken* samt ger regeringen till känna vad som i motionen framhållits angående kompletteringstrafiken och dess betydelse för glesbygden. Motionärerna erinrar därvid om de nya reglerna om statsbidrag för den s. k. efterfrågestyrda kompletteringstrafiken. Bidrag utgår med 35 % av kostnaderna och för högst sex körtillfällen per vecka. Detta kommer enligt motionen att innebära en mycket allvarlig försämring framför allt för kommunerna inom det inre stödområdet. En omprövning av bestämmelserna på detta område bör därför enligt motionärernas uppfattning snarast ske. Reglerna borde därvid anpassas så att de befrämjar samma minimiservice av kollektivtrafikutbud i glest befolkade områden med kompletteringstrafik som i övriga områden som betjänas av reguljär busstrafik. Enligt motionen är detta väsentligt med tanke på den betydelse transportservicen har för möjligheten att verka och bo inom glesbygdsområden, särskilt för den som inte har tillgång till eget transportmedel.

Såsom framhålls i motionen innebär de äldre bestämmelserna på det berörda området att bidrag utgår med 75 % av nettokostnaderna för kompletteringstrafiken till kommuner inom det inre stödområdet. För övriga delar av landet ersätts 50 % av dessa kostnader. Bidrag utgår för högst två dagliga sammanhängande turer. När de nya bestämmelserna infördes var enligt propositionen strävan att göra bidragsgivningen till efterfrågestyrd kompletteringstrafik och till skärgårdstrafik enhetlig. Den valda lösningen innebar att bidraget till skärgårdstrafiken storleksmässigt kvarstod oförändrat. Föredraganden ansåg dock att, i likhet med vad som gällde för kompletteringstrafiken inom skärgårdstrafiken, vissa begränsningar borde tillämpas i fråga om stödets omfattning. Således borde ersättning endast utgå för högst sex körtillfällen per vecka och kompletteringsområde. Högre bidrag skulle kunna utgå om synnerliga skäl föreligger.

Genom de bestämmelser som föreslogs i propositionen 1977/78:92 avsågs att ge bättre betingelser för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken. Genom att huvudmannaskapet skulle utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län skulle uppnås en integrering av lokal och regional trafik. Vidare skulle skapas en ökad samordning av trafikresurserna. Jämfört med tidigare gällande bidragssystem skulle de nya reglerna innebära en betydande ökning av det statliga

stödet samt förenklingar på en rad punkter. Även vissa administrativa förenklingar skulle enligt propositionen uppnås. Enligt de nya bestämmelserna omfattar huvudmannens trafikansvar i princip all linjetrafik för personbefordran. Efter överenskommelse mellan de kommuner som berörs av huvudmannaskapet kan dock även den efterfrågestyrda kompletteringstrafiken komma att infogas i huvudmannens trafikansvar. När det gällde bidragsgivningssystemet borde detta enligt föredraganden ta fasta på två viktiga principer. Den ena var att bidragsgivningen bör vara planeringsanknuten, den andra att det statliga stödet bör syfta till att säkerställa ett visst basutbud inom trafikförsörjningen. Den bidragsberättigade trafiken skulle därför ingå i en av huvudmannen antagen trafikförsörjningsplan avseende den kollektiva trafikens omfattning och inriktning i länet. För att denna länsomfattande trafikförsörjningsplan skulle kunna anpassas till de lokala förhållandena i länets olika delar borde den i lämpliga delar bygga på lokalt upprättade planer för varje enskild kommun. Därvid kan enligt propositionen också uppnås en behövlig samplanering med kommunala verksamheter såsom bl. a. efterfrågestyrd kompletteringstrafik.

Av det sålunda anförda torde framgå att syftet med de nya bidragsbestämmelserna varit att skapa bättre förutsättningar för den kollektiva landsvägs-trafiken bl. a. genom en förbättrad samordning inom länen av föreliggande behov och resurser. För att uppnå detta syfte är det självfallet av största vikt att systemet inte medför försämringar i förhållande till vad som tidigare gällde. Ett sätt att skapa gynnsamma förutsättningar för kompletteringstrafiken synes vara den samplanering som kommer till stånd genom upprättande av lokala planer för enskilda kommuner. Därvid får förutsättas att, i den mån behovet av kompletteringstrafik överstiger ersättningsberättigad trafik, det övervägs att i stället inrätta linjetrafik. Utskottet vill därför framhålla att det synes för tidigt att dra några slutsatser om vilka effekter det nya systemet kommer att få för den efterfrågestyrda kompletteringstrafiken. Med hänsyn härtill och då utskottet tar för givet att regeringen med största uppmärksamhet kommer att följa frågan bör den förevarande motionen ej föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Hemställan

Utskottet hemställer
att riksdagen

1. till *Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 94 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 39 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. med anledning av motionen 1978/79:464 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande den i

- motionen upptagna frågan om statlig ersättning till den kollektiva persontrafiken i Göteborgsregionen,
4. avslår motionerna 1978/79:208 och 1978/79:1954 om huvudmannskapet för viss kollektivtrafik samt motionen 1978/79:1956 om gemensamt huvudmannskap för kollektivtrafiken i Skåne,
 5. avslår motionen 1978/79:380, yrkandena 1 och 2, om SJ-trafiken i Uppsala län m. m.,
 6. lämnar motionen 1978/79:380, yrkandena 3 och 4, om SJ-trafiken i Uppsala län m. m. utan åtgärd,
 7. lämnar motionen 1978/79:960 om statligt stöd till kompletteringstrafik utan åtgärd.

Stockholm den 20 mars 1979

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Wiggo Komstedt (m), Margit Sandéhn (s), Eric Rejdnell (fp), Rolf Dahlberg (m) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservation

beträffande frågan om gemensamt huvudmannskap för kollektivtrafiken i Skåne av Alfred Håkansson (c) och Margit Sandéhn (s) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Även när" och på s. 8 slutar med "förevarande motioner" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar i allt väsentligt de åsikter som motionärerna gett uttryck för. Utskottet vill här erinra om att redan i propositionen 1977/78:92 förklarades att Skåne utgjorde ett exempel på en region med omfattande resande över gränsen mellan Kristianstads län och Malmöhus län. För att befolkningen i dessa områden inte skulle missgynnas vad gäller möjligheterna att utnyttja ett rabattsystem var det angeläget att interkommunalt samarbete etablerades över länsgränsen. Det i propositionen anförda är emellertid endast ett exempel på de speciella problem som uppkommer i regioner med omfattande trafik över länsgränsen. Motionärerna har i detta sammanhang pekat på en rad problem som lagens krav om en huvudman i varje län medför. Det finns därför anledning att ifrågasätta det rimliga i att stå fast vid bestämmelsen i fråga utan möjlighet att medge undantag därifrån.

Visserligen kan det vara möjligt att inom ramen för gällande lagstiftning skapa en ordning som till viss del eliminerar de nackdelar som har framhållits i motionerna. Utskottet vill emellertid framhålla det angelägna i att *helt* undanröja dessa nackdelar. Så kan endast bli fallet om de båda skånelänen ges möjlighet att gemensamt få svara för huvudmannaskapet i landskapet.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik bör ändras så att syftet i motionerna tillgodoses. Det bör ankomma på regeringen att utarbeta förslag till lagtext. Därvid bör övervägas om möjligheten för två län att ha gemensam huvudman skall begränsas till att avse de båda skånelänen eller om den skall gälla även för övriga delar av landet. Samtidigt bör beaktas frågan om den nämnda möjligheten skall vara beroende av regeringens prövning eller ej.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:208 och 1978/79:1954 om huvudmannaskapet för viss kollektivtrafik samt motionen 1978/79:1956 om gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Skåne hos regeringen begär förslag till ändring i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i enlighet med vad utskottet anför,