

Nr 53

**Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till viss busstrafik, m. m.;
given Stockholms slott den 2 mars 1973.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under återropande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändrade bestämmelser för bidrag till olönsam linjetrafik med buss m. m. på landsbygden. Innebörden av förslaget är att bidragsgivningen i fortsättningen skall avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till den pågående regionala trafikplaneringen avses den ändrade ordningen genomföras i två etapper, varav den första avser stödet till lokal trafikservice och den andra etappen stödet till regional trafikservice.

I fråga om bidragsgivningen avseende den lokala trafikservice — som närmare behandlas i förevarande proposition — föreslås att inom ramen för anvisade medel bidrag utgår till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje med högst 35 % av underskottet under förutsättning att lägst 60 % kostnadstäckning uppnås i trafiken.

Till lokal trafikservice i kommuner inom det inre stödområdet föreslås ett i förhållande till landet i övrigt förstärkt stöd innebärande att kravet på kostnadstäckning sänks till lägst 50 % och att bidrag kan utgå med högst 50 % av underskottet.

Där synnerliga skäl föreligger kan härutöver bidrag utgå inom ramen för anvisade medel.

Framställningar om bidrag till lokal trafikservice skall inlämnas till vederbörande länsstyrelser. Dessa har också att besluta om bidrag, därvid utrymmet för bidragsgivning följer av de regionala medelsramar som Kungl. Maj:t — med anlitande av ifrågavarande riksstatsanslag — ställer till resp. länsstyrelserns förfogande.

För erforderlig samordning, rådgivning och uppföljning av bidragssystemet, för handläggning av anslagsfrågor m. m. föreslås inrättandet av en central nämnd, bussbidragsnämnden.

De ändrade bestämmelserna för bidrag till lokal trafikservice föreslås gälla fr. o. m. trafikåret 1974—1975. Denna tidpunkt för ikraftträdandet har valts med hänsyn till de från kommunalt håll uttalade önskemålen om tillräcklig förberedelsetid för arbetet med upprättandet av lokala trafikförsörjningsplaner.

Fram till angivna trafikår gäller nuvarande bidragsordning i sin helhet. Fr. o. m. angivna trafikår — då alltså de nya bidragsbestämmelserna tillämpas för den lokala trafikservicen — begränsas bidragsgivningen enligt nuvarande ordning till den trafik som ej omfattas av de lokala trafikplanerna. I anslutning till särskild proposition avseende det statliga stödet till regional trafikservice bedöms härafter nuvarande bidragssystem i sin helhet kunna avvecklas.

Medelsbehovet för bidragsgivningen under trafikåret 1974—1975 beräknas till 28 milj. kr., varav 21 milj. kr. avser bidrag till lokal trafikservice samt 7 milj. kr. bidrag enligt i huvudsak nuvarande bidragsordning till övrig trafikservice. I senare fallet förutsätts härvid viss höjning av den i bidragsförfattningen angivna vagnmilersättningen.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 2 mars 1973.

Närvarande: ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *bidrag till viss busstrafik, m. m.* och anför.

I prop. 1973: 1 (bil. 8, s. 173) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, beräkna till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* ett reservationsanslag för budgetåret 1973/74 av 17 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

1 Inledning

Utredningsarbetet m. m.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndiganden den 22 augusti 1968 och den 4 september 1970 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga för att utreda frågan om det statliga stödet till drift av icke lönsamma busslinjer på landsbygden och därmed sammanhängande frågor (bussbidragsutredningen).¹

Enligt direktiven visade erfarenheterna från den hittillsvarande bidragsgivningen att den kunde verka konserverande på en irrationell trafikstruktur. Det var därför önskvärt att reglerna för bidrag konstruerades så att de främjade rationalisering inom branschen och medverkade till ökad effektivitet i fråga om trafikens uppläggning, taxesytem m. m. De sakkunniga hade därför att överväga formerna för ett nytt bidragssystem. Därvid borde man precisera inriktningen och omfattningen av det bidragsgrundande trafikarbetet för att stödet skulle utgå till den från samhällets synpunkt mest angelägna trafiken.

Utredningen framlade i juni 1972 — tillsammans med utredningen angående företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken — en faktaredovisning (Ds K 1972: 3), Busstrafiken i Sverige. Bussbidragsutredningen avgav härefter i augusti 1972 betänkandet (Ds K 1972: 7) Bussbidrag, innefattande principförslag till ny utformning av det statliga stödet till olönsam linjetrafik med buss.

¹ Riksdagsledamoten Erik Johansson och generaldirektören Erik Severin.

Över faktaredovisningen och betänkandet har efter remiss yttranden avgetts av postverket, statens järnvägar (SJ), transportnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Blekinge, Malmöhus, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Gävleborgs, Jämtlands och Norrbottens län, Näringslivets trafikdelegation, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet. Till vissa länsstyrelser yttranden har fogats utlåtanden från landsting, kommuner m. fl. Länsstyrelsen i Kalmar län har inkommit med yttrande vilket begränsats att avse förhållandena på Öland.

I anslutning härtill avser jag att i det följande ta upp frågan om ett reviderat bussbidragssystem.

Nuvarande bidragsordning

Frågan om stöd till busslinjetrafiken på landsbygden aktualiserades år 1960 genom en framställning av 1953 års trafikutredning. I proposition till 1961 års riksdag (prop. 1961: 98, SBe 1961: 1, rskr 1961: 292) redovisades utredningens förslag.

I sammanhanget hänvisades till hur den allmänna trafiktjänstens relativa andel i den totala persontrafiken med landtransportmedel hade minskat under 1950-talet. Verkningarna härav hade för de kollektiva transportmedlen i flera avseenden varit svårbemästrade. Detta gällde även busstrafiken. Tillbakagången för denna hade på olika håll gått så långt att frågan om stödåtgärder för busstrafiken blivit aktuell.

I likhet med trafikutredningen ansåg dåvarande departementschefen, att sådana stödåtgärder borde inriktas på landsbygdens busslinjetrafik. Sådan trafik som bedrevs i statlig regi eller eljest av företag som helt eller delvis ägdes av staten borde dock inte komma i fråga för statsbidrag. Denna trafik ansågs så omfattande, att erforderlig totalkostnadstäckning för skilda delar av landet fick förutsättas vara möjlig.

Enligt departementschefen borde stödsystemet utformas så att det i möjlig mån tillgodosåg just den trafik som var i klart behov av ekonomiskt stöd. Ett sådant borde därvid lämnas i anslutning till en behovsprövning i de enskilda fallen. Om vissa schematiska regler uppställdes för en sådan prövning, bedömdes det administrativa förfarandet inte behöva bli alltför komplicerat.

Ett på individuell prövning uppbyggt system för bedömningen av stödbehovet borde enligt departementschefen bygga på följande huvudprinciper.

Stödet skulle avse trafik som utfördes med kollektiva och reguljära transportmedel och som var lokaliserad till viss eller vissa sträckor. Endast koncessio-

nerad linjetrafik borde ifrågakomma för statsbidrag. Stöd skulle inte utgå, om trafiken vid tillämpning av vanliga företagsekonomiska principer kunde bära sina kostnader.

Endast linjetrafik på landsbygden skulle åtnjuta stöd. En lämplig avgränsning av kategorin landsbygds trafik syntes kunna ske, om man föreskrev, att sådan trafik skulle anses föreligga, om de vägsträckor på vilka samme företagare bedrev linjetrafik till minst fyra femtedelar av sin sammanlagda längd var belägna utom stadsplanlagt område. Genom en sådan bestämmelse avskildes inte bara stadstrafik i egentlig mening utan även linjetrafik i köpingar och andra stadsliknande samhällen med stadsplan.

I dessa fall kunde man räkna med att trafikunderlaget var någorlunda väl bevarat och att behov av statsbidrag för upprätthållandet av trafiken inte med fog kunde resas.

Till den som varaktigt drev linjetrafik, vilken enligt det anförda var att betrakta som landsbygdstrafik, skulle kunna utgå bidrag till icke ekonomiskt bärkraftig trafik på landsbygdslinje. För att räknas som sådan trafik gällde också kravet på linjens belägenhet till fyra femtedelar av sin sträckning utanför stadsplanlagt område.

En särskild fråga var, om bidrag endast borde utgå till linjetrafik, som bedrevs med buss, eller om även andra personförande billinjer kunde komma i fråga för bidrag. Sådana linjer förekom särskilt i Norrland. Ofta hade dessa linjer tidigare trafikerats med buss, och övergången till s. k. halvbuss eller personbil hade föranletts av att trafikunderlaget minskats. Enligt departementschefens mening borde sådan allmän linjetrafik för personbefordran med halvbuss eller personbil i bidragshänseende jämsställas med linjetrafik med buss.

Statsbidrag borde bestämmas särskilt för ett kalenderår i sänder. Till grund för bestämmande av statsbidrag skulle läggas omfattningen av trafikarbetet på linjen. Med trafikarbete förstods därvid antalet körda mil (vagnmil) enligt tillämpade turlistor. Egentligen borde de beräkningar, på vilka bidragsprincipen grundade sig, avse själva bidragsåret. Om bidraget skulle kunna utbetalas inom rimlig tid, måste emellertid bidragsberäkningen ske före årets utgång. Man fick därför inte tillgång till annat än ungefärliga data för nämnda år. Med hänsyn härtill borde frågan om statsbidrag för visst år (bidragsåret) avgöras med hänsyn till trafikarbetet under närmast föregående kalenderår eller, om annat räkenskapsår än kalenderår tillämpades inom företaget, trafikarbetet under det räkenskapsår som gått till ända närmast före den 1 mars bidragsåret. För det fall trafik inte bedrivits på linjen under den angivna tiden eller

antalet turer efter denna tid väsentligt minskat skulle beräkningen grundas på uppskattning av trafikarbetet under bidragsåret.

Omfattningen av det trafikarbete, för vilket statsbidrag skulle utgå, bestämdes till att för varje linje avse högst vad som svarade mot en personförande dubbeltur om dagen. Sträcka som ingick i flera av samme företagare trafikerade linjer fick därvid inte medräknas mer än en gång, om särskilda skäl inte motiverade annat.

Bedömningen av trafikens ekonomiska bärkraft borde helst grundas på uppgifter om sökandens faktiska intäkter och kostnader per vagnmil för trafiken under den tidrymd, för vilken omfattningen av trafikarbetet beräknats. I den mån svårigheter uppstod att göra en sådan beräkning, fick prövningsmyndigheten på erfarenhetsmässiga grunder under jämförelse med tillhandahållet material beräkna intäkter och kostnader för trafiken.

Om visst företags trafik vid bedömningen visade underskott skulle bidrag inte utgå med större belopp än som motsvarade den del av underskottet, som hänförde sig till det stödberättigade trafikarbetet. Fördelningen på stödberättigat och icke stödberättigat underskott borde ske efter antalet vagnmil. Till täckning av det stödberättigade underskottet skulle kunna utgå en ersättning med två kronor per vagnmil. Ett högre bidrag skulle dock kunna utgå, om synnerliga skäl motiverade detta.

I fråga om bidragssystemets administration fann departementschefen, att denna i viss omfattning borde ske centralt. Dåvarande statens biltrafiknämnd ansågs därvid bäst ägnad att utgöra central prövningsmyndighet. Ansökningar om statsbidrag skulle senast den 1 september bidragsåret lämnas in till resp. länsstyrelse, som därefter senast den 1 november med eget yttrande skulle sända ansökningarna till biltrafiknämnden. Statsbidrag skulle beviljas och utbetalas av nämnden.

De i propositionen framlagda förslagen godkändes av riksdagen. Med stöd av riksdagens beslut utfärdade Kungl. Maj:t kungörelsen (1961: 149) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Före år 1965 tillämpades en ordning med årliga kungörelser i ämnet. Angivna år utfärdades emellertid den alltjämt gällande kungörelsen (1965: 201) i ämnet.

I fråga om de ändringar, som vidtagits i bidragssystemet sedan de ursprungliga bestämmelserna utfärdades, kan konstateras att fr.o.m. år 1964 statsbidrag också utgår till sådan olönsam landsbygdslinjetrafik som bedrivs av statsägda företag. Vidare har vagnmilersättningen numera höjts till tre kr. Slutligen har i administrativt hänsende den ändringen vidtagits, att — sedan statens biltrafiknämnd upphört i och med utgången av år 1967 — transport-

nämnden övertagit uppgiften som centralt prövande instans.

Busstrafikens omfattning, företagsstruktur, ekonomi m. m.

För närmare uppgifter om busstrafikens omfattning, företagsstruktur, ekonomi m. m. hänvisas till den tidigare nämnda, av bussbidragsutredningen gemensamt med utredningen angående företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken gjorda faktaredovisningen (Ds K 1972: 3) Busstrafiken i Sverige.

2 Bussbidragsutredningens förslag

Brister i nuvarande statliga bidragsgivning

Utredningen konstaterar, att det nuvarande bidragssystemet är mera allmänt inriktat på att stödja underskottstrafik på landsbygden. En väsentlig brist är därvid att det inte ger någon säkerhet för att bidragen kommer sådan trafik till godo som bäst tillgodoser en bygds eller regions krav på tillfredsställande trafikförsörjning.

Det är i första hand trafikföretagen som var för sig planerar omfattningen och inriktningen av sin trafikverksamhet. Detta kan försvaras så länge den ekonomiska ställningen totalt sett är god. Då det gäller trafik som går med underskott eller som kan förutses ge underskott och då det därför krävs bidrag från det allmänna för att rörelsen skall gå ihop, är det emellertid ett naturligt krav att det allmänna får ett avgörande inflytande i fråga om avvägningen av trafikutbudet.

Möjligheterna att påverka den olönsamma trafikens utformning har i särskild grad varit begränsade i fråga om trafik, till vilken endast statligt driftbidrag utgått. Det kan emellertid konstateras, att — med de påfrestningar som bl. a. kostnadsutvecklingen inneburit för trafikföretagen särskilt under de senaste åren — kommunernas inflytande över trafiken ökat i samband med de krav som ställts på kommunala bidrag. Kommunerna har i detta läge haft att kritiskt pröva, vilket trafikutbud för viss linje som gett en för berörda befolkning acceptabel trafikservice till rimlig kostnad. I den utsträckning som kommunerna genom köp av trafiktjänster har kunnat påverka trafikens omfattning och inriktning och då i sammanhanget även statliga driftbidrag utgått, har dessa sålunda kommit att avse en från trafikförsörjningssynpunkt prioriterad trafik. Angeläget är enligt utredningen att de överväganden och prioriteringar, som det allmänna gör, baseras på en genomtänkt trafikplanering.

En samordning av transportuppgifter och transportresurser är enligt utredningen angelägen såväl från samhällets som från trafikutövarnas synpunkt. Härvidlag föreligger brister, särskilt i förhållandet mellan den allmänna resandetrafiken och skolskjutsningen.

I fråga om skolskjutsningen — för vilken det ekonomiska ansvaret sedan år 1966 helt faller på kommunerna — konstaterar utredningen, att åtskilliga skolstyrelser isolerat tillämpar anbudsförfarande vid antagande av skolskjutsentreprenör. De har därigenom under åberopande av kostnadsskäl till entreprenörer kommit att utse personer, som inte tidigare varit etablerade i branschen framför redan befintliga linjetrafikutövare. Motivet har varit att skolskjutsningen erbjudits till ett för skolstyrelsen lägre pris. Med stöd av det med skolstyrelsen träffade avtalet har sedan tillstånd erhållits till beställningstrafik för skolskjutsning. Detta förfarande medför ofta att förutsättningarna för linjetrafikutövaren på orten att kombinera skolbarns- och allmän trafik undanrycks, varigenom också turinskränkningar i den allmänna trafiken kan bli nödvändiga. Inte sällan har också det allmännas kostnader för den kollektiva trafiken på detta sätt ökat med större belopp än som sparats in på skolbudgeten.

De otillfredsställande förhållanden som i åtskilliga fall råder har inte något samband med det statliga bidragssystemet som sådant. I anslutning till en omprövning av detta bör emellertid övervägas en utformning, som stimulerar till samordning.

De anvisningar som ges för beräkning av kostnader och intäkter är enligt utredningens uppfattning inte tillräckligt klargörande och ger inte i önskvärd utsträckning grund för en enhetlig resultatredovisning. På kostnadssidan hänvisas bl. a. till den oklarhet som råder vid beräkning av kostnader för kombinerad linje- och skolskjutstrafik.

En särskild brist är att några gemensamma normer inte finns för bestämning av intäkterna i trafikrörelsen. Det kan sålunda föreligga betydande skillnader mellan olika trafikföretag i fråga om benägenheten att genom taxeåtgärder täcka inträffade kostnadsstegringar. I de fall kommunala bidrag också blir aktuella för att stödja viss linjetrafik tillkommer att kommunerna i sina uppgörelser med trafikföretagen kan ha skilda uppfattningar om den lämpliga taxenivån beroende på en varierande trafikpolitisk grundsyn.

I fråga om bestämning av bidragsberättigad trafik föreligger enligt utredningen ett särskilt problem vid avgränsningen av landsbygdstrafiken. Såsom nämnts krävs för bidrag inte bara att den ifrågavarande linjen skall till fyra femtedelar ligga utanför stadsplanlagt område. På trafikföretaget ställs dessutom det kravet att minst fyra femtedelar av den sammanlagda linjelängd, som

företaget svarar för, skall ligga utanför stadsplanlagt område. Detta sistnämnda krav kan medföra olägenheter och i vissa fall motverka en rationalisering av transportverksamheten. Det kan sålunda inträffa att ett större trafikföretag med sin trafikrörelse i huvudsak knuten till stadsplanlagt område vill överta kringliggande landsbygdslinjer. Vid ett övertagande kan emellertid inträffa att tidigare utgående statsbidrag upphör beroende på att grundkravet på den totala trafikrörelsens landsbygdsanknytning inte längre är uppfyllt. Detta förhållande bör enligt utredningen beaktas vid omprövningen av bidragssystemet.

Utgångspunkter vid utformningen av ett reviderat bussbidragssystem

Enligt utredningen bör den grundläggande principen även i fortsättningen vara att linjetrafik på landsbygden primärt skall erbjudas i den omfattning som är möjlig utifrån företagsekonomiska förutsättningar och som alltså kan drivas utan underskott och då givetvis i rationella former och med en väl avvägd taxa.

Då det emellertid inte är möjligt att förena kravet på kostnadstäckning med önskemålet att ge en bygd tillfredsställande transportförsörjning enligt vissa minimikrav i fråga om antal förbindelser, bör enligt utredningen ersättning av allmänna medel kunna utgå. En sådan ersättning kan därvid ses som ett köp från det allmännas sida av transporttjänster som det — sett från trafikföretagets synpunkt — inte är företagsekonomiskt motiverat att utföra.

En rationell utformning av transportförsörjningen kan inte nås utan en genomtänkt och framsynt planering. Utredningen konstaterar, att en successiv utveckling sker av planeringsinstrumenten inom såväl den statliga som den kommunala sektorn.

I sammanhanget hänvisas till det uppdrag som Kungl. Maj:t i oktober 1971 gett länsstyrelserna att genomföra en regional trafikplanering med sikte på att ha förslag till planer utarbetade till den 1 oktober 1974. Planeringen skall bedrivas i nära kontakt med kommunerna och syftar enligt de anvisningar som meddelats länsstyrelserna till att — mot bakgrund av bebyggelsestruktur, näringslivsförhållanden samt nuvarande och förväntad efterfrågan på transporttjänster — anvisa lösningar på hur de regionala transportbehoven bäst skall tillgodoses. För persontrafikarbetet avses planeringsarbetet resultera i regionala stomlinjenät, där järnväg, buss och i förekommande fall taxi kan på ett rationellt och ekonomiskt sätt utnyttjas för den regionala trafikförsörjningen.

För kommunernas del gäller att de i fråga om den lokala trafik, för vilken de har ett primärt ansvar, i ökad utsträckning vidtagit aktiva åtgärder för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning. Härmed har följt behov av en lokal trafikplanering. Svenska kommunförbundet har också i cirkulärskrivelse betonat vikten av att lokala trafikförsörjningsplaner upprättas som underlag för bedömning av kommunala ekonomiska engagemang i den kollektiva trafiken.

Utredningen anser med hänsyn härtill att bidragsgivningen bör avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Därmed vinnes att bidragsgivningen inriktas på en prioriterad och med hänsyn till trafikbehoven avvägd trafik.

Att bidrag även i fortsättningen skall kunna utgå till stöd för en mera lokal trafikservice på landsbygden anser utredningen motiverat med hänsyn till de problem som ifrågavarande trafikförsörjning i många fall erbjuder. Det kan konstateras att bidrag enligt nuvarande bussbidragssystem i förhållandevis betydande utsträckning — uppskattningsvis 60 å 70 % av bidragsgivningen — utgår till trafik som kan betecknas som lokal trafik.

I fråga om avgränsningen av lokal och regional trafik utgår utredningen ifrån den bestämning som ligger till grund för arbetet med den regionala trafikplaneringen. Som lokal trafik anses därvid trafik inom ett och samma kommunblock eller — efter kommunsammanläggning — inom en och samma kommun. Till lokal trafik hänförs också sådan trafik mellan angränsande kommunblock/kommuner, som inte är att hänföra till regional trafik. Som exempel nämns närtrafik över kommunblocksgränserna. Som regional trafik anges i första hand trafik mellan olika kommunblocks-/kommuncentra inom ett och samma län. Med sådana centra jämföras i detta sammanhang persontrafikterminaler i olika kommunblock/kommuner, vilka för särskilda trafikslag kan utgöra betydelsefulla knutpunkter.

Bidrag till sådan planmässigt bestämd linjetrafik bör kunna utgå oberoende av trafikföretagens ägareförhållanden och oberoende av fordonstorlek — buss eller personbil — förutsatt att med fordonen utförs personbefordran eller kombinerad person- och godsbefordran i linjetrafik.

Med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen finner utredningen det nödvändigt, att ett ändrat bidragssystem genomförs i två etapper, varav den första avser stödet till den lokala och den andra etappen stödet till den regionala trafiken.

Lokal trafikservice

Begreppet landsbygdslinjetrafik

Enligt den nuvarande bidragsordningen krävs för att bussbidrag skall utgå att den ifrågavarande linjen till fyra femtedelar ligger utanför stadsplanlagt område.

Utredningen har vid sina överväganden funnit det riktiga vara, att såväl linjesträckningens som transportarbetets fördelning på tätorts- resp. landsbygdsdel blir avgörande för huruvida bidrag skall kunna utgå. Härvid har utredningen stannat för att bidragsmöjlighet bör föreligga om en busslinje till mer än halva sin linjelängd är belägen utanför stadsplanlagt område och om transportarbetet på linjen — beräknat i personkm — till större delen avser resor som utgår från och/eller avslutas vid hållplatser på landsbygdssdelen av linjen. Sistnämnda villkor bör skapa rimliga garantier för att bidragsgivningen får en reell landsbygdsanknytning och väsentligen tillgodoser landsbygdsbefolkningens resebehov.

Transportarbetets fördelning får bedömas erfarenhetsmässigt och med hänsyn till tidigare års trafik. Vid behov får en mera noggrann kartläggning ske genom resanderäkning.

Enligt nuvarande bidragsordning uppställs därjämte det kravet att minst fyra femtedelar av den sammanlagda linjelängd, som företaget svarar för, skall ligga utanför stadsplanlagt område. Som utredningen angivit enligt det föregående kan detta krav medföra olägenheter och i vissa fall motverka rationella transportlösningar. Utredningen föreslår därför att kravet slopas.

Beräkning av resultatet av trafikrörelse

Någon enhetlig för hela landets busslinjetrafik gällande persontaxa finns inte. Spännvidden mellan de av trafikföretagen själva tillämpade högsta och lägsta taxorna i landet torde f. n. i ytterlighetsfallen ligga i storleksordningen 20—30 %.

I anslutning till nuvarande bidragsgivning godtas som intäkt av landsbygdslinjetrafik den intäkt som trafikföretaget redovisar med tillämpning av företagets särskilda taxa. Utredningen finner som nämnts det vara en otillfredsställande ordning att i bidragssammanhang några gemensamma normer inte finns för bestämning av intäkterna i trafikrörelsen. Bidragsgivningen påverkas därigenom av trafikföretagens olika benägenhet att täcka in kostnader och av kommunernas varierande benägenhet att subventionera taxorna.

Utredningen finner det angeläget, att en bättre ordning skapas genom en anknytning av intäktssidan till en lämplig referenstaxa. Detta är en förutsättning för att bidragsgivningen skall kunna tillämpas på ett

för olika landsbygdsområden likartat och rättvist sätt. Innebörden av en sådan referenstaxa blir att i den utsträckning faktiskt tillämpade taxor understiger denna en uppräknings sker i bidragssammanhang av intäktsidan. Det innebär också att då i fråga om lokal trafik en lägre taxa tillämpas — vilket normalt torde sammanhånga med ett kommunalt ställningstagande — kommunen-trafikbeställaren får stå det ekonomiska ansvaret för skillnaden.

Utredningen förutsätter sålunda, att i anslutning till arbetet med tillämpningsföreskrifter för bidragsgivningen en särskild referenstaxa bestäms. En sådan bör enligt utredningen kunna utarbetas med utgångspunkt i och i huvudsaklig överensstämmelse med SJ:s persontaxa i busstrafiken. Det framhålls, att uppskattningsvis en tredjedel av trafikintäkterna inom busslinjetrafiken på landsbygden hänför sig till en taxenivå som motsvarar angivna SJ-taxa.

I fråga om kostnaderna i den ifrågavarande busslinjetrafiken avses de verkliga kostnaderna.

Bidragsmottagare

I fråga om bidragsmottagaren har utredningen funnit avgörande skäl tala för att de bidrag som utgår till en lokal landsbygdsservice tillhandahålls kommunerna som primärt ansvariga för den lokala trafikservicen. Kommunerna har därvid möjligheter att i anslutning till den lokala trafikplaneringen och med beaktande av behoven av skolskjutsning etc. samordnat upphandla ifrågavarande transporttjänster.

Stödberättigad trafik

Enligt gällande bestämmelser utgår statsbidrag upp till ett visst belopp per vagnmil bidragsgrundande trafik. Bidraget kan inte överstiga det bidragsgrundande underskottet. Om synnerliga skäl föreligger, kan ett högre belopp per vagnmil utgå. En annan begränsningsregel är, att bidraget endast utgår till en daglig dubbeltur på varje i linjen ingående vägsträcka.

Som villkor för bidrag bör enligt utredningen krävas att den ifrågavarande trafiken uppfyller vissa krav i fråga om kostnadstäckning. Ett sådant krav motiveras av angelägenheten att nå en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser och att genom bidragsgivningen tillgodose de mest angelägna behoven.

Vid valet av kostnadstäckningsgrad innebär utredningens överväganden följande. Av det material som finns tillgängligt inom transportnämnden och som redovisats i bussbidrags- och strukturutredningarnas gemensamma faktaredovisning framgår att kostnadstäckningsgraden i bidragsgrundande trafik under de senaste åren i genomsnitt legat kring 70 %, därvid den senast tillgängliga uppgiften avser bidragsåret 1971

och följaktligen trafikeringsåret 1970. Det kan här konstateras, att talet 70 % utgör ett genomsnittstal för landet i dess helhet. Ser man på de länsvisa genomsnittstalen, har de också sin tyngdpunkt kring detta procenttal, dock med avvikelser. Det kan enligt utredningen finnas anledning att här ta hänsyn till de län, som visar lägre genomsnittstal. Det är vidare enligt utredningen känt, att sedan år 1970 lönekostnadsutvecklingen men även kostnadsutvecklingen i övrigt inom bussnäringen varit förhållandevis kraftig.

De anförda förhållandena motiverar enligt utredningen att kravet på kostnadstäckningsgrad bestäms till 60 %. Härvid framhålls att det givetvis bör vara möjligt för kommunerna att vid behov förstärka trafikintäkterna med kommunala medel så att därmed den erforderliga kostnadstäckningen uppnås.

Syftet med det statliga bidraget bör givetvis vara att underlätta för kommunerna att upprätthålla en viss minimistandard i fråga om trafikförsörjningen. Utredningen har med hänsyn härtill ansett sig böra förorda, att stöd utgår till högst två dagliga dubbelturer. Därmed synes de mest angelägna resebehoven kunna tillgodoses. I kommuner med en väl utvecklad serviceort och med ett någorlunda påtagligt trafikunderlag erfordras sålunda erfarenhetsmässigt ofta en morgontur och en middagstur till tätorten. Morgonturen kan tillgodose dels skolskjutsbehov, dels behov av serviceresor. Middagsturen tillgodoser primärt behoven av serviceresor. Behovet av två turer från tätorten sammanhänger med varierande krav på uppehållstider. I kommuner med ett svagare trafikunderlag får resebehovet tillgodoses med en daglig tur i vardera riktningen. I mera utpräglade glesbygder kan trafikefterfrågan vara så ringa, att en tillfredsställande kommunikationsservice kan anses föreligga med exempelvis en dubbeltur två à tre dagar i veckan.

Utredningen understryker i sammanhanget, att den angivna begränsningsregeln självfallet inte innebär något ställningstagande till vad som skall anses vara en tillfredsställande trafikförsörjning sett från den enskilda kommunens synpunkt. Denna kan ha en trafikpolitisk målsättning som innebär en högre ambitionsnivå.

Till den del kostnaderna inte täcks enligt det föregående bör enligt utredningen statligt bidrag till den lokala trafikservicen kunna utgå med belopp motsvarande hälften av underskottet. Återstoden förutsätts täckt av vederbörande kommun.

Vid tillämpningen av de angivna bidragsvillkoren bör enligt utredningen i överensstämmelse med nuvarande bidragsordning gälla, att resultatutjämnning skall ske mellan olika turer på samma linje.

Utredningens utgångspunkt är att en ordning bör tillskapas, som säkrar att tillgängliga bidragsmedel används för de mest angelägna behoven. Utredningen har med hänsyn härtill ansett att en ytterligare begränsning bör göras i fråga om bidragsgivningen, nämligen att un-

danta sådana större kommunblock/kommuner, som genom sitt befolkningsunderlag etc. får anses ha en förhållandevis stor skattekraft. Vid sina överväganden har utredningen — som beaktat bl. a. bebyggelsestrukturen i de nya kommunblocken/kommunerna — funnit, att sådana bör undantas som har fler än 90 000 invånare.

Förstärkt statligt stöd till vissa glesbygdskommuner

Av det nuvarande bussbidraget går en icke obetydlig del till glesbygdsområdena. Det kan också erinras om att vissa kostnader som glesbygdskommuner har för lokal trafikservice beaktas vid handläggningen av ansökningar om extra skatteutjämningsbidrag.

Bussbidragsutredningen är införstådd med de särskilda problem, som transportförsörjningen i glesbygden innebär. I sammanhanget erinras om glesbygdsutredningens karakterisering av dessa problem i dess i juni 1972 avgivna delbetänkande (Ds In 1972: 9) Kommunikationer i glesbygder. Där konstateras att huvuddelen av transporter i glesbygder sker med personbilar. Många hushåll saknar emellertid privatbilar. Även i hushåll med egen bil finns bilen emellertid inte heller alltid tillgänglig för alla hushållsmedlemmar, då transportbehov uppstår. Utöver persontransporter föreligger även behov av kollektiva kommunikationer för olika slag av godstransporter, t. ex. post, mjölkleveranser och styckegods. Glesbygdsproblemens karaktär av åtkomlighetsproblem, dvs. svårigheter för befolkningen att på grund av stora avstånd nå viktigare slag av samhällelig och kommersiell service, gör det enligt glesbygdsutredningen särskilt angeläget att en kollektiv transportapparat upprätthålls i glesbygder. Med kollektiva färdmedel avser utredningen då även taxi.

Bussbidragsutredningen framhåller, att bussbidragssystemet med den utformning som föreslagits i det föregående kommer att bli ett påtagligt stöd för landsbygds- och glesbygdstrafiken över huvud. Det finns emellertid anledning att överväga i vad mån man därutöver — genom kompletterande bestämmelser — kan ge ett förstärkt stöd till den lokala trafikservicen i de mera utpräglade glesbygdskommunerna. Dessa kännetecknas av en ofta mycket gles befolkning utspridd över arealmässigt vidsträckta områden, och deras problem har en annan innebörd och styrka än i fråga om de geografiskt mera begränsade och ortsnära glesbygdsområdena.

I fråga om vilka områden som bör komma i åtnjutande av ett sådant förstärkt stöd i fråga om den lokala trafikservicen har utredningen funnit, att de glesbygdskommuner som återfinns inom det s. k. inre stödområdet i särskild grad uppvisar de angivna areal- och befolkningsmässiga karakteristika och därmed sammanhängande problem. Inom berörda geografiskt vidsträckta kommuner gäller att folktätheten, an-

given i antal invånare per km² land, genomgående är låg. Detsamma gäller för övrigt också andelen boende i tätort. Vid en bedömning kommunblocksviis — enligt den indelning som avses gälla fr. o. m. den 1 januari 1974 — kan konstateras att exempelvis inte mindre än 27 av de 32 kommunblocken/kommunerna har en folktäthet av högst fyra invånare per km². Andelen boende i tätort ligger i dessa fall i allmänhet kring 50 %.

Med hänsyn härtill föreslår utredningen, att ett förstärkt stöd utgår till kommunblocken/kommunerna inom det inre stödområdet.

Vilken trafikservice som kan vara rimlig att upprätthålla beror på de speciella förhållandena i resp. kommunblock och får i sista hand bedömas inom ramen för den lokala trafikförsörjningsplanen. Glesbygdsutredningen framhåller, att åtskilliga glesbygdskommuner som organiserat lokal trafikservice funnit att en rimlig turtäthet kan innebära resemöjligheter till kommuncentra eller andra lokala servicecentra minst två gånger i veckan, och utredningen har funnit att en sådan turtäthet bör kunna ses som en lokal minimiservice.

I fråga om behovet av ett förstärkt stöd till berörda utpräglade glesbygdskommuner konstaterar utredningen, att — även med hänsyn till de lägre anspråk i fråga om linje- och turtäthet som dessa kommuner naturligen har — det grundläggande allmänna krav på kostnadstäckning för en landsbygdslinje som uppställts i det föregående för deras del kan i vidare utsträckning nödvändiggöra ett eget ekonomiskt engagemang för att täckningsgraden skall uppnås. Med hänsyn härtill föreslår utredningen dels att den erforderliga kostnadstäckningsgraden sänks från 60 till 50 %, dels att det statliga bidraget utgår med belopp motsvarande 75 % — i stället för normalt 50 % — av underskottet.

Vid införande av ett sådant stöd anser bussbidragsutredningen, att skäl inte längre föreligger att ha kvar den särskilda möjligheten att erhålla extra skatteutjämningsbidrag i anslutning till planering av lokal trafikservice. Detta bidrag har för övrigt — som framgår av bussbidrags- och strukturutredningarnas gemensamma faktaredovisning — utgått med förhållandevis begränsade belopp.

Samordning av skolskjutsning och allmän linjetrafik

Enligt utredningen är en samordning av transportuppgifter och transportresurser angelägen från såväl samhällets som trafikutövarnas synpunkt. Ett särskilt problem är i detta sammanhang såsom nämnts skjutsningen av grundskolebarn, för vilken det ekonomiska ansvaret åvilar kommunerna. Med den omfattning skolskjutsningen har kan uppläggningsen av denna i åtskilliga fall bli utslagsgivande för bygdens hela transportförsörjning.

Förhållandena i fråga om skolskjutsningen varierar. För skolskjuts-

ning lämpliga fordon växlar mellan taxibilar, eventuellt specialinredda som bussar för skolbarnstransport, och ledbussar med plats för uppåt 135 skolbarn. Även formerna, i vilka skolskjutsningen bedrivs, varierar.

I en del fall har skolskjutsningen inte den omfattning att den dimensionerar en busstur, dvs. turen bedöms — oavsett förekomsten av skolbarn — angelägen att framföra i viss linjesträckning och i visst tidsläge för tillgodoseende av allmänna resebehov. Därvid tillämpas ordinära biljettpreiser (vanligen månadsbiljetter) även för skolbarn.

I många fall krävs emellertid inrättandet av turer, som primärt tillgodoser skolskjutsbehovet. Det är då fråga om trafik, för vilken resursinsatserna dimensioneras av transporter av grundskolebarn, dvs. turerna har fått sin sträckning och sitt tidsläge med hänsyn till skolbarnen och de trafikeras i huvudsak av dessa.

De sammantagna kostnaderna för kapacitetsdimensionerande skolskjutsning och allmän linjetrafik i en bygd kan enligt utredningen påtagligt minskas, om i anslutning till trafikförsörjningsplanerna sådana samordningslösningar åstadkoms, att skolbussarna med personal kan användas för ytterligare transportuppdrag i lokal trafik för vilka de lämpar sig. Vid sådana samordnade lösningar blir de ekonomiska fördelarna särskilt påtagliga i fråga om personalkostnader och fasta fordonskostnader, som kan fördelas på allmänna linjeturer och skolskjutsturer i förhållande till tidsinsatsen resp. antalet producerade vagnmil för resp. turer.

Sammanfattningsvis anför utredningen, att med samordningslösningar av angivet slag uppnås inte bara lägre skolskjutskostnader för berörda kommuner utan också lägre kostnader för den allmänna linjetrafiken. I vissa fall kan samordningen på detta sätt innebära, att en tidigare olönsam allmän linjetrafik blir ekonomiskt självbärande. I andra fall leder den till att underskotten minskar.

Sett från bussbidragssystemets synpunkt innebär den angivna möjligheten till samordning — med en medgiven proportionell fördelning på olika transportuppdrag av kostnaderna för de av skolskjutsningen primärt dimensionerade transportresurserna — att den föreslagna kostnadstäckningsgraden för ifrågakommande linjetrafik lättare uppnås utan särskilda insatser från kommunernas sida och att det kvarstående underskott som därefter skall täckas genom statliga och kommunala bidrag relativt sett kan minskas.

I fråga om de turer, som primärt inrättas med hänsyn till skolskjutsningen och i huvudsak trafikeras av grundskolebarn — och utredningen utgår som allmän riktpunkt från att detta är fallet då i genomsnitt två tredjedelar av de resande räknat i antal personkm utgörs av skolbarn — skall kostnaderna givetvis falla på vederbörande kommun.

Genomförandet av ett nytt bidragssystem. Handläggningen av bidragsfrågorna*Allmänt*

I fråga om tidpunkten för genomförandet av ett nytt bidragssystem är förutsättningarna olika beträffande den lokala och den regionala trafikservicen. En bidragsgivning till den förra enligt utredningens förslag bedömdes kunna komma i gång under år 1973, under förutsättning av proposition till 1972 års riksdags höstsession, medan genomförandet av bidragsgivningen till den senare måste anpassas med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen. I fråga om den regionala trafikservicen måste sålunda — mot bakgrund av ett längre drivet planeringsarbete — den närmare bestämningen av formerna och villkoren för bidragsgivningen ske i en andra etapp i anslutning till en särskild proposition i ämnet.

Trafikår — bidragsår

Den nuvarande bidragsgivningen avser utfört trafikarbete under visst kalenderår. Utredningen har funnit det vara funktionellt riktigare att låta bidragssystemet anknyta till ett för ifrågavarande trafik representativt tidtabellsår. En utgångspunkt har härvidlag tagits i landsbygdstrafikens förhållanden. Som framgår av det föregående kan en samordning av linjetrafik och skolskjutsuppgifter och en lämplig meranvändning av de för skolskjutsningen erforderliga transportresurserna i många fall ge möjligheter till rationella transportlösningar. Med hänsyn härtill kan det enligt utredningen vara naturligt att låta bidragsårets början anknyta till början av höstterminen, inför vilken programmen för skolskjutsningen för det kommande skolåret läggs fast. Bidragsåret skulle alltså sträcka sig från augusti det ena året till augusti påföljande år.

Handläggningsordning m. m.

En kommun förutsätts i början av år 1 — första gången år 1973 — ha en preliminär trafikförsörjningsplan upprättad, som återger kommunens målsättning i fråga om trafikservicen inom ifrågavarande landsbygdsområde. En kommuns trafikplan ger underlag för förhandlingar med berörda trafikföretag. Därvid konkretiseras och anpassas planen med hänsyn till de ställningstaganden som växer fram som resultat av alternativa service- och kostnadsöverbäganden.

Sedan vederbörande kommun och trafikföretag nått preliminär enighet inlämnar kommunen sin trafikplan till länsstyrelsen, med bilagd preliminär överenskommelse.

Länsstyrelsens granskning av planen skall innefatta en prövning av denna med hänsyn till dess återverkningar i bidragshänseende. En pröv-

ning skall sålunda ske om de förutsättningar och villkor, som gäller enligt bidragsbestämmelserna, är uppfyllda. Länsstyrelsens prövning bör vara slutförd senast den 1 juli, då beslut meddelas i fråga om vilken trafik som skall vara bidragsberättigad och vilka bidrag som högst skall kunna utgå. Härefter kan kommunen träffa slutligt avtal med vederbörande trafikföretag.

Länsstyrelserna har härefter att till den centrala nämnd, som enligt det följande föreslås inrättad, inkomma med en sammanställning av de bidragsbelopp, som för resp. läns del är aktuella till den lokala landsbygdstrafiken.

Den centrala nämnden har därmed underlag för att i anslagsframställning till Kungl. Maj:t beräkna de totala bidragsbelopp, som för landet som helhet ifrågakommer till stöd för den lokala landsbygdstrafiken.

Sedan trafikåret gått till ända — dvs. i augusti år 2 — skall kommunerna till länsstyrelserna inkomma med redovisning avseende det ekonomiska utfallet, som i sin tur redovisar till den angivna centrala nämnden. Denna kan därefter i slutet av år 2 utanordna bidragsbeloppen till kommunerna. Detta sker med anlitande av de anslag, som begärts hösten år 1 och som därefter anvisats för budgetåret 2/3.

Härvid bör gälla att de utbetalade beloppen aldrig kan överstiga de av länsstyrelserna år 1 fastställda högsta bidragsbeloppen. För det fall underskottet blir mindre än beräknat minskar det statliga bidraget i motsvarande mån.

Utredningen konstaterar att med den angivna ordningen utbetalning av statsbidrag kan ske i nära anslutning till trafikårets utgång. F. n. utbetalas bidrag ca 13 månader efter utgången av det trafikår, som legat till grund för beräkning av statsbidraget.

I detta sammanhang tar utredningen upp en speciell fråga som aktualiseras i samband med utläggningen av trafik för ett kommande trafikår och som avser linjetrafiktillstånd.

För att man skall uppnå det från samhällets synpunkt ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet är det angeläget att det linjetrafikföretag som kan erbjuda den billigaste och mest rationella trafiklösningen får driva sådan linjetrafik som inte kan upprätthållas utan ekonomiska insatser från samhällets sida och detta oavsett om det gäller all trafik på en viss sträckning eller endast vissa turer på en linje. Utredningen vill framhålla att nuvarande bestämmelser i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) ger möjligheter att uppnå sådana lösningar.

Om ett företag med linjetrafiktillstånd för en viss sträckning anser sig inte kunna trafikera vissa turer mot den ersättning som kan anses rimlig med hänsyn till vad andra linjetrafikföretag erbjuder, föreligger enligt utredningen i fråga om dessa turer inte någon sådan konkurrenssituation som avses i 12 § tredje stycket YTF. Det bör således inte möta hinder

att ge det trafikföretag, som erbjuder den billigaste lösningen, tillstånd att vid sidan av det på linjen redan etablerade företaget driva kompletterande trafik, som genom tidtabellen är bunden till vissa turer. I allmänhet torde det, bl. a. av trafikplaneringsskäl, vara lämpligt att på sätt som är förutsatt i 12 § fjärde stycket YTF tidsbegränsa giltigheten för tillstånd till sådan kompletterande trafik.

Vad nu sagts gäller även i de fall det blir fråga om all trafik på en viss linje. Anser sig det redan etablerade företaget inte kunna upprätthålla trafiken mot den ersättning som begärs från ett annat linjetrafikföretag finns inte den konkurrenssituation, som enligt 12 § YTF skulle kunna hindra att det sistnämnda företaget erhåller tillstånd att driva trafik på linjen. Den tidigare tillståndshavaren måste ju överväga att lägga ner sin trafik i brist på så stort bidrag, som denne bedömt erforderligt för trafikens upprätthållande. Även i de situationer som nu avses synes det utredningen lämpligt att, åtminstone inledningsvis, begränsa giltighetstiden för den nye trafikutövarens trafiktillstånd.

Övergångsordning

Utredningen föreslår som nämnts, att bidragsgivningen till den lokala trafikservicen inleds under trafikåret augusti 1973—augusti 1974. Med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen kan emellertid denna ännu inte läggas till grund för en bidragsgivning till den regionala trafikservicen. Med hänsyn härtill föreslår utredningen enligt det föregående en övergångsordning, som innebär att i fråga om den trafik som ej omfattas av de lokala trafikplanerna nuvarande bidragsbestämmelser i tillämplig utsträckning skall äga giltighet. Handläggningen av denna bidragsgivning enligt nuvarande bidragsordning föreslås överförd till den angivna centrala nämnden.

I anslutning härtill föreslår utredningen, att vagnmilrsättningen för trafikåret augusti 1973—augusti 1974 höjs till 3: 50 kr. Detta motsvarar den genomsnittliga ökning av vagnmilskostnaden som inträffat sedan år 1968, då vagnmilrsättningen senast höjdes.

Den centrala nämnden

För handläggning på central nivå av frågor rörande de statliga bidragen till olönsam linjetrafik föreslår utredningen som angetts i det föregående inrättandet av en central nämnd. De närmare uppgifterna för nämnden bör bl. a. vara

a) att verka för en över landet enhetlig tillämpning av bidragssystemet;

b) att med hänsyn härtill — i anslutning till de av Kungl. Maj:t utfärdade bidragsbestämmelserna — vid behov meddela tillämpningsföreskrifter till vägledning för kommunernas och länsstyrelsernas beredning och handläggning av bidragsfrågorna;

c) att i övrigt stå till förfogande för rådgivning avseende tillämpningen av bidragsbestämmelserna;

d) att i fråga om bidragsgivningen till lokal landsbygdslinjetrafik — beträffande vilken de kommunala ansökningarna slutligt prövas av länsstyrelserna — från tid till annan granska länsstyrelsernas bidragsunderlag från principiella synpunkter, därvid kan övervägas behovet av kompletterande tillämpningsföreskrifter enligt b) eller av kompletteringar eller förtydliganden i de grundläggande av Kungl. Maj:t utfärdade bidragsbestämmelserna;

e) att under tiden för den angivna övergångsordningen överta transportnämndens uppgifter avseende handläggningen av ansökningar enligt hittillsvarande bidragsbestämmelser;

f) att förfoga över de bidragsmedel som ställs till förfogande för bidragsgivningen och att efter verkställd prövning utanordna beloppen;

g) att årligen bedöma medelsbehovet för den statliga bidragsgivningen och begära anslag för ändamålet.

Nämnden bör förslagsvis bestå av tre till fem ledamöter, som inte bör företräda några partsintressen och som skall representera sakkunskap och erfarenhet i fråga om samhällsplanering, trafik- och transportförhållanden etc.

Nämnden bör träda i verksamhet så snart som möjligt efter riksdagsbehandlingen av bidragsfrågan.

Kansliet bör ledas av en kvalificerad befattningshavare med kunskaper i och erfarenhet av trafikfrågor. Denne bör biträdas av ytterligare två handläggare. En av dessa båda befattningar erhålles genom överföring från transportnämnden i samband med att dennas handläggning av bidragsfrågorna upphör.

Kostnader för det nya bidragssystemet

Utredningen har enligt i betänkandet närmare redovisad beräkning angett statens totala kostnader under det första trafikåret, då bidrag börjar utgå till den lokala trafikservicen samtidigt som övrig trafikservice erhåller bidrag enligt nuvarande bidragsordning, till 28 milj. kr. Härav skulle 21 milj. kr. gå till lokal och 7 milj. kr. till övrig trafik. Av angivna 21 milj. kr. skulle ca 7 milj. kr. hänföra sig till det inre stödområdet och ca 14 milj. kr. till landet i övrigt.

3 Remissyttranden över utredningens förslag

Olika remissinstanser understryker värdet av det faktamaterial, som bussbidragsutredningen redovisat i ett särskilt delbetänkande (Ds K 1972: 3). Det gäller bl. a. Svenska busstrafikförbundet, som samtidigt konstaterar att den konti-

nuerliga uppföljningen av busstrafikens utveckling i landet tyvärr i många hänseenden är bristfällig och ofullständig. Förbundet vill därför uttala förhoppningen, att åtminstone vissa delar av materialet kan läggas till grund för en fortlöpande statistisk redovisning. Samtidigt gäller att de kommentarer utredningen i olika hänseenden knutit till faktamaterialet inte alltid är helt invändningsfritt. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller också, att en sådan översiktlig redovisning av busstrafikens omfattning, struktur och ekonomi hittills saknats, varför ett bättre underlag för olika åtgärder inom busstrafiken nu föreligger. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* betonar materialets värde som underlag för länsstyrelsernas och kommunernas fortsatta planering i trafikförsörjnings- och andra samhällsplaneringsfrågor. Avsnittet om busstrafikens ekonomi visar exempelvis på ett förtjänstfullt sätt, hur olika transporter kan lösas och hur man genom samordning kan uppnå kostnadssänkningar.

Remissinstanserna ger allmänt uttryck åt uppfattningen att det nuvarande bussbidragssystemet företer brister i olika hänseenden.

Statskontoret, transportnämnden och Svenska kommunförbundet framhåller, att nuvarande bidragssystem inte i önskvärd grad främjat en strukturrationalisering av busstrafiken på landsbygden. Detsamma framhåller *Svenska busstrafikförbundet*, som likväl anser att bidragssystemet varit av otvivelaktigt värde och ett stöd för trafikförsörjningen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anför, att det nuvarande bidragssystemet är mindre lämpat som regionalpolitiskt medel. Orsaken till detta ligger främst i att det vid bedömningen av trafikföretagens bidragsansökningar saknats förutsättningar att stödja den från regional eller lokal synpunkt verkligt angelägna trafiken. *Länsstyrelsen i Örebro län* konstaterar, att det nuvarande bidragssystemet mera allmänt är inriktat på att stödja underskottstrafik på landsbygden och att detta innebär, att bidragen inte med säkerhet kommer sådan trafik till godo som bäst tillgodoser en bygds eller regions krav på tillfredsställande trafikförsörjning. Det är nödvändigt, att samhällets kontrollmöjligheter över utbetalade bidrag förstärks. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* ser i det förhållandet att bidragsgivningen ensidigt är inriktad på underskottstrafik en del av förklaringen till att kollektiv trafikservice saknas i vissa områden. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* menar, att eftersom villkoren för statsbidrag inte är knutna till någon form av planering, samordningen av särskilt skolskjutsarna med linjetrafiken uteblivit. De olika angivna synpunkterna återfinns även i övriga länsstyrelser liksom Svenska kommunförbundets yttranden.

Enligt *SJ* ger inte det nuvarande bussbidragssystemet samma möjligheter att beakta allmänna trafikförsörjningssynpunkter som man har vid prövningen av det ersättningsberättigade olönsamma järnvägsnätet.

Svenska lokaltrafikföreningen anför kritik mot att nuvarande statsbi-

drag är förknippade med villkor som utesluter en del företag. främst kommunala stadstrafikföretag som bedriver glesbygdstrafik.

Behovet av ett förstärkt stöd till busstrafiken på landsbygden har understrukits av en rad remissinstanser.

Transportnämnden anför, att det nuvarande bidraget är otillräckligt och att nämnden under senare år påyrkat en höjning av vagnmilersättningen med hänsyn till underskottssituationen i busstrafiken.

Enligt *SJ* motverkas minimeringen av samhällets kostnader för den olönsamma trafik, som drivs för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning, av det f. n. otillräckliga stödet till olösam busstrafik. Omläggning av olösam järnvägstrafik till busstrafik på landsväg kan med nuvarande stödsystem endast ske om trafiken med buss inberäknat eventuellt bussbidrag täcker sina drift- och kapitalkostnader.

Postverket framhåller, att dess diligenstrafik i de fyra nordligaste länen huvudsakligen bedrivs i utpräglade glesbygder med svagt trafikunderlag, som fortlöpande uttunnas genom befolkningsminskningen. Med hänsyn till det ökande underskottet i diligensrörelsen har verket under senare år årligen begärt särskilda anslag på riksstaten för att täcka detta underskott. Det är därför väsentligt, att bidragsfrågan bringas till en lösning.

Svenska kommunförbundet och *Svenska lokaltrafikföreningen* konstaterar, att de ekonomiska anspråken på kommuner och landsting har ökat, när det gäller att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning.

Behovet av ett förstärkt stöd framhävs också allmänt av länsstyrelserna. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* erinrar i sammanhanget om att *SJ* och enskilda trafikföretag under senaste tiden i stor utsträckning börjat kräva kommunala garantier för kostnadstäckning som villkor för busslinjetrafikens upprätthållande. En rimligare fördelning av den ekonomiska bördan bör åstadkommas. Enligt *länsstyrelsen i Östergötlands län* blir i diskussionen kring servicefrågorna trafikförsörjningsproblemen ständigt aktuella. Befolkningsomflyttningarna under de senaste decennierna har lett till att olika serviceinrättningar på grund av bristande underlag måste dras in. Den lämpligaste ersättningen för en indragen servicefunktion är ofta en kollektiv trafikförbindelse till närmaste ort, där funktionen i fråga finns i behåll. Eftersom det kan antas att serviceutglesningen inte är avslutad, kommer den kollektiva trafikens betydelse som regionalpolitiskt medel att öka. *Länsstyrelserna i Norrbottens och Jämtlands län* uppehåller sig vid glesbygdsbefolkningens problem utifrån förhållandena i resp. län och understryker vikten av att en fungerande kollektiv transportapparat till rimlig kostnad står till glesbygdsbarnas förfogande. Enligt *länsstyrelsen i Norrbottens län* är busstrafiken i länet i betydande grad orationell och olösam, vilket bl. a. får ses mot bak-

grund av de demografiska förändringar som skett. Vidare måste den förändrade roll som busstrafiken delvis till följd härav fått tas i beaktande vid val av åtgärder i syfte att åstadkomma förbättringar. Även *Svenska busstrafikförbundet* och *Näringslivets trafikdelegation* betonar behovet av ett förstärkt stöd. Busstrafikförbundet framhåller, att en sådan förstärkning snarast bör komma till stånd. Med de kostnadsökningar som följt med 1971 års lönerörelse är det eljest överhängande risk för omfattande inskränkningar i eller indragningar av nu förekommande busslinjetrafik på landsbygden.

Remissinstanserna har allmänt — med ett undantag nämligen Svenska transportarbetareförbundet — delat utredningens uppfattning om att ett bidragssystem i fortsättningen bör anknyta till av det allmänna upprättade trafikförsörjningsplaner. Remissinstanserna har också allmänt tillstyrkt eller lämnat utan erinran den av utredningen föreslagna utformningen av ett bidragssystem, dvs. med en anknytning av bidragen till lokal resp. regional trafikplanering. Förutom *Svenska transportarbetareförbundet*, som enligt det föregående inte önskar en planeringsanknuten bidragsordning, har även *SJ* ställt sig avvisande.

Transportnämnden anser, att en uppdelning av stödet på det föreslagna sättet ur många synpunkter kan te sig ändamålsenlig. Bland fördelarna märks att kommunerna får ett mer direkt ansvar för lösningen av de egna trafikförsörjningsfrågorna samt att de ges möjlighet att upphandla alla behövliga trafiktjänster i ett sammanhang. Det är då också följdriktigt, att kommunerna på föreslaget sätt står som bidragsmottagare. På samma sätt kan det sägas vara en fördel, att den regionalt betingade trafiken renodlas och att länsstyrelserna får överinseende över denna trafik. Tvekan kan i vissa fall uppstå om vad som är att betrakta som lokal resp. regional trafik. Dessa frågor bör emellertid kunna lösas dels genom generella anvisningar, dels genom överläggningar mellan kommuner, länsstyrelser och trafikföretag.

Postverket finner det vara riktigt, att samhället genom trafikförsörjningsplaner, som skall upprättas av kommuner och länsstyrelser, kommer att ha inflytande på omfattningen av den trafikservice som skall erbjudas befolkningen på landsbygden.

Enligt *riksrevisionsverket* innebär utredningens förslag jämfört med nuvarande system förändringar i flera avseenden. Det gäller bl. a. anknytningen till trafikförsörjningsplaner, en ny institutionell ram med bl. a. kommunal upphandling, införande av s. k. referenstaxa samt ett mellan kommunerna och staten delat ekonomiskt ansvar för olönsam busstrafik. Det konstateras i sammanhanget, att bidrag enligt utredningen skall utgå linje för linje till sådana som inte är företagsekonomiskt motiverade men erforderliga för att tillgodose en tillfredsställande

trafikförsörjning i en lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Trafikförsörjningsplanen innebär en principiell nyhet som är väl ägnad att successivt skapa förutsättningar för ett mera "problemorienterat" transportsystem. Sammanfattningsvis anser verket, att utredningens förslag innebär en förbättring jämfört med hittillsvarande system och att det nu bör genomföras. *Statskontoret* delar utredningens uppfattning, att bidragssystemets anknytning till en trafikförsörjningsplan skall medverka till en önskvärd samordning mellan olika transportmedel, främst av skolskjutsar och övriga busstransporter.

Länsstyrelsen i Östergötlands län framhåller, att inom såväl den fysiska som den regionalpolitiska planeringens områden en klar gränsdragning föreligger mellan statens och kommunernas ansvarsområden. Det förefaller därför naturligt att man söker skapa motsvarande ansvarsuppdelning på samtliga områden där stat och kommun har ett gemensamt planeringsintresse och kan behöva ta på sig ett ekonomiskt ansvar. Bussbidragsutredningen har till utgångspunkt för sina förslag tagit den avgränsning mellan lokal och regional trafik, som ligger till grund för den regionala trafikplaneringen. Denna avgränsning förefaller i stort sett lämpligt avvägd. Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att de statliga insatserna inom trafikens område föreslås knutna till genomarbetade regionala och lokala trafikplaner. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län*, som är positiv till genomförandet av det föreslagna bidragssystemet, konstaterar att det nya systemet — där bidrag grundas på trafikförsörjningsplan — kommer att främja en bättre samordning av transporterna liksom för övrigt en bättre samordning med övrig samhällsplanering. Troligtvis kommer trafikutbudet sett i förhållande till de samhälleliga kostnaderna att relativt sett öka totalt. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* är i princip positiv till en sammankoppling av den lokala och regionala trafikplaneringen med bidragsgivningen med hänsyn dels till att denna är ett medel att uppnå planernas intentioner, dels till att den trafik som inte är förutsedd i planen kan förutsättas vara mindre angelägen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* säger sig oreserverat dela utredningens uppfattning om bidragsgivningens anknytning till lokala resp. regionala trafikplaner. Liknande synpunkter anförs av övriga länsstyrelser.

Svenska kommunförbundet förutsätter, att kommunerna även framdeles får engagera sig i den lokala trafikförsörjningen i den omfattning varje kommun bedömer lämpligt och rimligt. Förbundet delar utredningens uppfattning, att en rationell utformning av transportförsörjningen inte kan nås utan en genomtänkt och framsynt planering. I takt med att behoven av samhälleliga stödåtgärder ökar stärks också kraven på att samhällets handlande sker på ett mer samordnat och planmässigt sätt. Förbundet är således positivt till att trafikplanering sker på lokal och regional nivå. Med hänsyn till kommunernas vittomfattande ansvar

inom samhällsplaneringens område synes det förbundet naturligt, att kommunerna även planerar den lokala trafiken. Med hänsyn till det kommunalekonomiska utrymmet är det emellertid nödvändigt att staten svarar för en betydande del av samhällets kostnader för den lokala trafiken. Beträffande den regionala och interregionala trafiken förutsätter förbundet, att staten har ett primäransvar. Förbundet tillstyrker, att de bidrag som utgår till den lokala trafikförsörjningen tillhandahålls kommunerna, vilka samordnat kan upphandla erforderliga transporttjänster. Det erinras om att i några regioner interkommunala organ eller lands-ting svarar för den lokala trafikförsörjningen. I sådana fall bör bidragen kunna utbetalas till annan huvudman, om kommunen så beslutar.

Svenska lokaltrafikföreningen säger sig dela utredningens principiella syn och utgångspunkter för ett reviderat bussbidragssystem. *Svenska busstrafikförbundet* framhåller, att när det gäller den principiella karaktären av särskilda stödinsatser delar förbundet uppfattningen, att dessa insatser bör betraktas som köp av transporttjänster. Därmed måste också accepteras, att samhället som köpare får möjlighet att påverka uppläggnings- och utformningen av den ifrågavarande trafiken. Det framstår också som riktigt att det i sådant fall blir kommunerna som står som köpare av trafik med huvudsakligen lokal inriktning, medan staten i enlighet med sitt regionalpolitiska ansvar blir en naturlig köpare av regional trafik. Det är också rimligt att ställa krav på att köpet skall föregås av en lokal resp. en regional trafikförsörjningsplanering. *Statsanställdas förbund*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska taxiförbundet* ansluter sig också till utredningens principiella uppläggning av bidragssystemet.

SJ delar inte utredningens uppfattning om det lämpliga att bygga bidragsgivningen på en uppdelning i regional och lokal trafik i anslutning till den administrativa kommunala indelningen. Enligt *SJ*'s uppfattning är det naturligare att i stället utgå från vad som i detta sammanhang skall vara statens huvuduppgift, nämligen att svara för ett landsomfattande kollektivt persontrafiknät, uppbyggt av affärsbanenätet, det ersättningsberättigade järnvägsnätet och ett kompletterande stambusslinjenät. Övrig kollektiv trafik blir då som hittills, utan behov av några särskilda definitioner och administrativa förfaranden, kommunernas angelägenhet i den mån trafiken inte är företagsekonomiskt lönsam och kommunen önskar att den skall upprätthållas för en tillfredsställande transportförsörjning. Med utgångspunkt i persontrafiken på stambanorna och övriga delar av affärsbanenätet bör persontrafiken på det ersättningsberättigade olönsamma järnvägsnätet kunna ges en från samhälls-ekonomisk synpunkt lämpligare omfattning om bedömningarna kan ske inom ramen för ett landsomfattande persontrafiknät. Detta förutsätter att bussföretagen genom ett reformerat statligt bussbidragssystem kan få i princip full ersättning för bristande lönsamhet.

Svenska transportarbetareförbundet förordar för sin del ett schablonmässigt beräknat stöd till olönsam busslinjetrafik utan anknäytning till en trafikplanering. Därmed onödiggörs en uppdelning i regional och lokal trafik och anknäytning av bidragsgivningen till kommunernas och länsstyrelsernas trafikplanering. En samordnad länsvis och kommunal trafikplanering bör kunna ske utifrån andra utgångspunkter, nämligen utifrån skyldigheten och intresset hos de ansvariga kommunerna och länen att åstadkomma ett rationellt trafiksystem.

I fråga om stödet till lokal trafik har remissinstanserna allmänt tillstyrkt eller lämnat utan erinran, att stödet även fortsättningsvis skall avse landsbygdstrafik.

Remissinstanserna har i fråga om avgränsningen av vad som är landsbygdstrafik allmänt godtagit utredningens förslag om att en busslinje till halva sin längd skall vara belägen utanför stadsplanlagt område. I ett par fall har man varit negativ eller tveksam till den redan nu gällande anknäytningen till stadsplanebegreppet. Det gäller *länsstyrelserna i Malmöhus, Östergötlands och Värmlands län*. De båda förra tänker sig i stället en avgränsning i förhållande till kommuncentras tätortsområden. Med en sådan anknäytning tillgodoser man enligt länsstyrelsen i Östergötlands län i bidragshänseende de mindre tätorter, som — låt vara i ett begränsat antal fall — har stadsplan.

Flertalet remissinstanser har vidare tillstyrkt eller lämnat utan erinran det ytterligare kravet att transportarbetet på linjen — räknat i personkm — till större delen skall avse resor som utgår från och/eller avslutas vid hållplatser på landsbygd delen, detta för att skapa garantier för att bidragsgivningen får en reell landsbygdsanknäytning och väsentligen tillgodoser landsbygdsbefolkningens resebehov.

Statskontoret anser sålunda, att det är en brist vid nuvarande ordning att bidragsgivningen endast utgår från linjelängd och ej från transportarbetet, eftersom det senare är ett riktigare mått på landsbygdsanknäytningen. Statskontoret vill med hänsyn härtill som riktpunkt godta att minst 50 % av transporttjänsterna — räknat i personkm — skall avse resor som anknyter till landsbygd delen. *Transportnämnden* anför liknande synpunkter. Enligt *länsstyrelsen i Östergötlands län* är det motiverat med en gardering mot att bidrag tillkommer trafik, som huvudsakligen bedrivs inom tätorter. Med hänsyn härtill har länsstyrelsen intet att erinra mot att — utöver kravet i fråga om linjesträckningen — villkor ställs i fråga om trafikarbetets omfattning i landsbygdstrafiken. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner den föreslagna avgränsningen vara ändamålsenlig och underlätta utvecklingen mot en mera rationell företagsstruktur. *Länsstyrelsen i Värmlands län* säger sig inte ha något att erinra mot den gjorda avgränsningen men påtalar de olägenheter ur kontrollsynpunkt som följer med villkoret beträffande transportarbetets fördelning på ifrågavarande busslinjer.

Svenska busstrafikförbundet anser, att om det behövs ett mått på trafikarbetets fördelning det bör vara tillräckligt att använda begreppet vagnkilometer i stället för personkilometer.

Ett par remissinstanser anser att — eller ifrågasätter om inte — villkoret i fråga om trafikarbetets fördelning kan motverka en önskvärd samordning av landsbygds- och stadstrafik. Det gäller närmast *länsstyrelsen i Örebro län*, *Svenska kommunförbundet*, *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Statsanställdas förbund*. *Svenska kommunförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen* anser också, att kontrollen av villkoret kan bli tids- och kostnadskrävande.

I fråga om beräkningen av resultatet av trafikrörelse har utredningen föreslagit, att intäktssidan anknyts till en referenstaxa. En sådan har allmänt tillstyrts eller lämnats utan erinran av de remissinstanser som yttrat sig i frågan. Det gäller *transportnämnden*, *postverket*, *riksrevisionsverket*, *länsstyrelserna i Örebro, Östergötlands och Skaraborgs län*, *Statsanställdas förbund* och i viss mån *SJ*.

Transportnämnden konstaterar, att avsikten med referenstaxan är att bidragsgivningen skall kunna tillämpas på ett för olika områden likartat och rättvist sätt, och anser för sin del att ett referenssystem kan vara ett lämpligt sätt att uppnå en sådan målsättning. *Postverket* finner det också rimligt, att linjeintäkterna anknyts till en referenstaxa. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län* framhåller, att en sådan taxa krävs för att uppnå likvärdig behandling av bidragsfrågorna. *Svenska kommunförbundet* och *Svenska lokaltrafikföreningen* ansluter sig till förslaget om referenstaxa och uttalar i sammanhanget, att statsbidragen i princip bör vara oberoende av den taxepolitik, som kommunerna hävdar i sina uppgörelser med trafikföretagen. *Svenska busstrafikförbundet* framhåller, att utredningsförslaget i denna del grundas på en viktig och riktig princip, nämligen att samhället inte har anledning att med skattemedel betala mer för en verksamhet än vad som erfordras för att den skall kunna bedrivas i en ur samhällssynpunkt tillfredsställande omfattning.

SJ biträder förslaget om någon form av schablonsystem för beräkning av intäkterna men anser, att detta bör baseras på en genomsnittsintäkt per resandekilometer. Eftersom intäkterna är relativt ensartade bör ett sådant system inte medföra några större negativa effekter.

I fråga om den närmare innebörden av en referenstaxa har flera remissinstanser ställt sig negativa eller tveksamma till att direkt anknyta till *SJ:s* taxenivå. *Postverket* säger sig inte kunna godta en sådan ordning. *SJ-taxan* har nämligen en sådan nivå, att flertalet busstrafikföretag skulle få vidkännas en uppräknings av intäkterna, som i sin tur skulle ge till resultat att det bidragsgrundande underskottet reduceras. *Postverket* vill därför föreslå, att en särskild något lägre referenstaxa

konstrueras och att denna övergångsvis kan underskridas i en viss fastställd omfattning. Riksrevisionsverket konstaterar, att postverkets diligenstaxa är lägre än SJ:s busstaxa, och framhåller angelägenheten av att referenstaxan inte fixeras på en så hög nivå att den motverkar rationalisering. Länsstyrelsen i Örebro län, Svenska lokaltrafikföreningen och Statsanställdas förbund är tveksamma och länsstyrelsen i Norrbottens län, Örebro läns landsting, Svenska busstrafikförbundet och Svenska kommunförbundet är negativa till en direkt tillämpning av SJ:s taxa. Länsstyrelsen i Norrbottens län anser, att enhetstaxor bör utarbetas som är anpassade till de specifika förhållandena i regioner med likartade förhållanden. Härigenom skulle ändå fördelen med ett enhetstaxesystem kunna uppnås. Svenska kommunförbundet konstaterar, att endast en tredjedel av trafikintäkterna beräknas hänföra sig till SJ:s taxa, medan resterande två tredjedelar torde hänföra sig till en taxenivå, som är lägre än SJ:s. Förbundet anser, att en referenstaxa bör ge uttryck för statsmakernas uppfattning om vad som från allmänna synpunkter anses vara lämpligt. Svenska lokaltrafikföreningen anför liknande synpunkter och framhåller, att en eventuell uppräknings av intäkterna i tillämpningen bör baseras på en administrativt enkel jämförelse mellan aktuell taxa och tillämplig referenstaxa.

Enligt länsstyrelsen i Östergötlands län skulle referenstaxan i princip kunna utformas helt utan hänsyn till dess användbarhet i praktisk trafikorörelse. Det förefaller emellertid lämpligt, att referenstaxan utformas så att den blir kommersiellt riktig, dvs. att den i praktisk tillämpning vid varje tillfälle ger maximala trafikintäkter. Svenska buss- och trafikförbundet anser i fråga om tillämpningen av referenstaxan, att för det fall det inte föreligger grundad anledning förmoda att avsteg från en företagsekonomiskt motiverad prissättning förekommit de faktiskt tillämpade taxorna och de därpå grundade trafikintäkterna bör accepteras utan omräkningar.

Statskontoret vill för sin del — om en viss normering av de lokala taxorna anses önskvärd — att som en ersättning för referenstaxan kommuner och länsstyrelser delges genomsnittsvärden eller exempel på taxesättning, som bedöms rimliga, eventuellt med utgångspunkt i SJ:s taxa.

Utredningens uppfattning att kostnadsidan skall grunda sig på de verkliga kostnaderna har i allmänhet inte föranlett några erinringar från remissinstansernas sida. Postverket säger sig också helt ansluta sig till utredningen. Verket förutsätter emellertid, att den centrala nämnden framdeles ger normer för kostnadsberäkningen. SJ anser att skäl talar för ett referenskostnadssystem. På så sätt skulle kortsiktigt arbetande småföretags kalkyler inte så enkelt slå ut de trafikföretag som arbetar på längre sikt efter ekonomiskt sunda

affärsprinciper. SJ tänker sig härvidlag en ordning med genomsnittskostnader beräknade per vagnkilometer.

Enligt utredningen bör vid bestämningen i bidragssammanhang av underskottet utgångspunkten vara det underskott som uppkommer på viss i en lokal trafikförsörjningsplan upptagen linje, därvid förutsätts resultatutjämnning mellan olika turer på en och samma linje. Däremot bör en resultatutjämnning inte ske mellan olika linjer. En sådan princip har endast föranlett erinran av tre remissinstanser, nämligen *Svenska kommunförbundet* samt *länsstyrelserna i Blekinge och Örebro län*, som anser att resultatutjämnning bör ske mellan olika linjer inom området.

I fråga om den närmare utformningen av bidragsreglerna i övrigt har flertalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att krav på viss kostnadstäckning skall ställas på den trafik för vilken begärs stöd. Den av utredningen föreslagna bestämningen av kostnadstäckningskravet till 60 % för landet i stort och till 50 % för inre stödområdet har föranlett anmärkningar från ett par remissinstanser. Ett par remissinstanser har inte velat ha något kostnadstäckningskrav.

Transportnämnden ställer sig positiv till att det eftersträlvade målet anges vara full kostnadstäckning. Nämnden har inte heller något att erinra mot de angivna kostnadstäckningstalen.

Statskontoret erinrar om utredningens målsättning att "genom bidragsgivningen tillgodose de mest angelägna behoven". Detta kan tolkas som att statsmakterna inte bör ge vissa linjer oproportionerligt höga bidrag. Härvid bör enligt statskontoret en bestämd gränsdragning göras. Ämbetsverket föreslår som en begränsning — med utgångspunkt i de av utredningen föreslagna riktlinjerna i fråga om dels kostnadstäckningskrav, dels statlig bidragsandel vid täckning av därutöver uppkommande underskott, dvs. 50 % (75 % för inre stödområdet) — att statligt bidrag till en busslinje utgår med maximalt 20 % (resp. med 37,5 % inom inre stödområdet) av de totala kostnaderna för busslinjen i fråga. Det blir sedan kommunens sak att bedöma, huruvida därutöver ett kommunalt bidrag på mer än 20 % bör ges. Samtidigt konstaterar statskontoret, att när det gäller frågan om kostnaderna för en viss linje står i rimlig proportion till trafikbehovet detta måste bedömas bl. a. mot bakgrund av kostnaderna för möjliga alternativa transportmedel. Detta bör avgöras av dem som har kännedom om de speciella förhållanden som råder i resp. fall. Utredningen pekar ju också på att kommunen har möjlighet att genom särskilda bidrag till en busslinje göra linjen berättigad till statligt stöd.

Länsstyrelserna har i allmänhet inte haft något att erinra mot kravet på kostnadstäckning. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har i sammanhanget ifrågasatt, om inte de kombinerade villkoren i fråga om kost-

nadstäckning och statens bidragsandel av uppkommande underskott inte skulle kunna översättas i en mera lättillämpad regel. Detta är en fråga som — efter igångsättningen av det nya bidragssystemet — kan övervägas i samband med en fortsatt uppföljning och anpassning av detta.

Svenska busstrafikförbundet har i princip tillstyrkt kravet på kostnadstäckningsgrad som en indikation om att det måste finnas gränser för samhällets ansvar för medborgarnas trafikförsörjning. Däremot är det tveksamt, om gränsen 60 % skall anses vara riktig. Förbundet förordar för sin del att gränsen bestäms till 50 % för trafik såväl inom som utom det inre stödområdet.

Postverket anser, att det uppställda kravet på kostnadstäckningsgrad av 60 % i linjetrafiken i kommuner som inte är belägna inom det inre stödområdet kan accepteras, då det baserats på tillgängligt material för bidragsgrundande trafik under de senaste åren enligt nu gällande bidragsregler. I fråga om det för det inre stödområdet föreslagna kostnadstäckningskravet har verket inte haft möjlighet att i detalj studera kostnadstäckningsgraden på de olika linjerna inom den angivna delen av stödområdet. Det förutses dock finnas fall, där i de mest utpräglade glesbygdskommunerna kravet inte kan uppnås. Enligt *länsstyrelsen i Norrbottens län* synes det realistiskt att anta, att kostnadstäckningsgrader under 60 (50)% förekommer. Länsstyrelsen föreslår därför, att gränsen för kostnadstäckning sätts lägre än den som förordas av utredningen för de linjer, som visar sig inte uppnå denna gräns men som bedöms vara av så stort intresse att de bör upprätthållas. *Statsanställdas förbund* tillstyrker i princip den föreslagna kostnadstäckningsgraden.

De remissinstanser, som inte vill ha något formellt kostnadstäckningskrav, är *Svenska kommunförbundet* och *länsstyrelsen i Jämtlands län*. *Svenska kommunförbundet* anser, att avvägningen mellan trafikbehov och trafikresurser måste göras av kommunerna själva. Någon risk för att dessa inte skulle kunna bedöma behovet av olönsam trafik föreligger inte. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* delar uppfattningen, att en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser måste eftersträvas och att man vid bidragsgivningen skall stödja de mest angelägna men inte självbärande transportbehoven. Länsstyrelsen anser emellertid i motsats till utredningen, att de mest angelägna transportbehoven måste fastställas utifrån andra kriterier än den grad av kostnadstäckning som erhålls när behoven tillgodoses på ett rationellt sätt. Med hänsyn härtill anser länsstyrelsen, att kravet på viss kostnadstäckning som villkor för statsbidrag bör utgå. I stället bör behovsbedömningen ske utifrån individernas faktiska behov av transporttjänster och i samband med upprättande och granskning av lokala trafikförsörjningsplaner.

Utredningens förslag att bidrag skall kunna utgå till högst två dubbelturer per dag samt med 50 % resp. 75 % av underskottet i den lokala trafikservicen har med ett par undantag tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Ett par av de positiva remissinstanserna har därvid tillstyrkt med erinran om sin inställning i kostnadstäckningsfrågan.

I fråga om villkoret två dubbelturer har medgetts behovet av en gräns för omfattningen av stödet och uttalats att den föreslagna gränsen har en rimlig och lämplig form. En avvikande uppfattning har närmast redovisats av *länsstyrelsen i Örebro län* och *Svenska buss-trafikförbundet*. Länsstyrelsen anser, att staten här borde ta ett större ansvar. Busstrafikförbundet finner det för sin del obefogat att fastställa en begränsning av turantalet, för vilka bidrag högst skall kunna utgå. Om fler än två dagliga dubbelturer kan utföras på en busslinje utan att driftresultatet blir sämre än om detta antal utförts bör en sådan standardförbättring inte bara accepteras utan även befräjas.

Vad avser statens bidragsandel av underskottet har *Svenska kommunförbundet* ansett, att samtliga kommuner, oavsett geografisk belägenhet och invånarantal, bör erhålla statsbidrag som täcker 75 % av det totala underskottet för den lokala trafikservicen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller i sammanhanget, att avstånden i glesbygdsområdena inte sällan medför betydande kostnader för den enskilde. Möjlighet bör här beredas de kommuner som så önskar att sänka den enskilde trafikantens kostnader på långa transportavstånd. Till kostnaderna för sådana insatser bör kommunerna i det inre stödområdet erhålla statsbidrag med likaledes 75 %, förutsatt att kommunernas ambitioner hålls på en rimlig nivå.

Mot den av utredningen föreslagna avgränsningen, innebärande att kommunblock/kommuner med fler än 90 000 invånare undantas från bidragsstöd, har några remissinstanser reagerat, nämligen *länsstyrelserna i Malmöhus, Jönköpings, Östergötlands och Gävleborgs län*, *Svenska kommunförbundet* samt *Svenska lokaltrafikföreningen*. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* framhåller, att landsbygdstrafiken i de stora kommunerna kan vara minst lika belastande som i de små kommunerna med hänsyn till att de förra ofta har vidsträckta glesbygdsdelar. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* konstaterar, att de kommuner som genom sammanläggningar fått ett invånarantal överstigande angivna gräns — till vilka bl. a. Jönköpings kommun hör — ofta är arealmässigt stora, vilket innebär kännbara krav på de kollektiva kommunikationerna i landsbygdsområdena. Övriga angivna remissinstanser anför liknande synpunkter.

I anslutning till utredningens förslag om ett förstärkt stöd till lokal trafikservice inom det inre stödområ-

det — avseende reducerat krav på kostnadstäckningsgrad och ökad statlig bidragsandel — har några remissinstanser uppehållit sig vid den principiella frågan om särbehandling av visst område resp. frågan om avgränsningen av ett sådant förstärkt stöd. I övrigt har förslaget godtagits eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Svenska kommunförbundet vill, såsom nämnts, att samtliga kommuner, oavsett geografiskt belägenhet, skall erhålla statsbidrag med samma bidragsandel från staten. *Länsstyrelsen i Örebro län* anför också, att bidragen — i överensstämmelse med regionalpolitiska intentioner — bör vara desamma för alla delar av landet.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län finner förslaget om ett förstärkt stöd till det inre stödområdet mycket välmotiverat men ifrågasätter — med hänsyn till mera utpräglade glesbygdsområden utanför det inre stödområdet — om inte det allmänna stödområdet i sin helhet skall gälla som avgränsning för tillämpningen av det förhöjda statliga bidraget. Därvid förutsätts en på lämpligt sätt avpassad sträng behovsprövning. *Länsstyrelsen i Värmlands län* förordar också en sådan utvidgning. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* ifrågasätter, om inte en möjlighet borde öppnas även för andra kommuner med påtagliga glesbygdsproblem. *Länsstyrelsen i Kalmar län* anser att ölandskommunerna bör inräknas i det område som avses bli föremål för förstärkt stöd. På grund av en i förhållande till flertalet kommuner inom det inre stödområdet kortare linjesträckning är det enligt länsstyrelsen av mindre vikt att någon särregel beträffande kostnadstäckningsgrad införs för Öland. *Svenska buss- och trafikförbundet*, som i princip är för enhetliga normer hänvisar till möjligheten att efter särskild prövning medge ekonomiskt svaga kommuner förstärkt stöd.

Remissinstanserna delar genomgående utredningens uppfattning i fråga om behovet av samordning av skolskjutsverksamhet och övrig kollektiv trafik.

Transportnämnden framhåller, att den bristande samordningen i kommunerna av busslinjetrafiken framför allt med skolskjutsningen har försvårat linjetrafikens prekära ekonomiska läge i glesbygdsområdena och att det nuvarande bidragssystemet inte har kunnat förhindra denna ogynnsamma utveckling. Nämnden konstaterar med tillfredsställelse att utredningen sökt utforma sitt förslag på sådant sätt att detta syfte skall uppnås. *SJ* anser det mycket viktigt, att linjetrafik och skolskjutsning samordnas så att den totalt sett mest ekonomiska transportlösningen för en viss bygd kan uppnås med insats av så få resurser som möjligt för utförande av så många uppdrag inom området som möjligt. Med detta synsätt bör också all skolskjutsning normalt ske i form av linjetrafik.

Flertalet länsstyrelser anför synpunkter på behovet av en bättre samordning av skolskjutsarna och den allmänna trafiken. Detsamma

gäller *Svenska kommunförbundet*, som hänvisar till det förhållandet att kostnaderna för skolskjutsning av grundskolebarn numera helt åvilar kommunerna. Med hänsyn härtill anser förbundet det rimligt att intäkterna för skolskjutsverksamheten beaktas vid beräkning av statsbidrag. *Svenska busstrafikförbundet* framhåller, att utredningens resonemang är sakligt välgrundat och att det därför är angeläget att tillse, att ett nytt bidragssystem får en utformning som stimulerar kommunerna att åstadkomma den önskvärda samordningen. Samtidigt betonas att en hel del av den förekommande skolskjutstrafiken inte lämpligen kan förenas med andra uppgifter. *Svenska taxiförbundet* understryker i sammanhanget vikten av en centraliserad upphandling från kommunernas sida. Erfarenheterna har visat, att den benägenhet som enskilda skolstyrelser i vissa fall hittills haft att genom ett överdrivet splittrat anbudsförfarande få en billig lösning på sitt transportproblem långt ifrån bidragit till en stabil trafikförsörjning i kommunen som helhet. *Statsanställdas förbund* betonar starkt nödvändigheten av en sådan samordning från såväl samhällets som trafikutövarnas synpunkt.

I fråga om de turer som primärt inrättas med hänsyn till skolskjutsningen och i huvudsak trafikerar av grundskolebarn konstaterar utredningen, att kostnaderna enligt gällande ordning skall falla på vederbörande kommun. Som en allmän riktpunkt utgår utredningen från att det är fråga om sådana turer då i genomsnitt två tredjedelar av de resande räknat i antal personkilometer utgörs av skolbarn. Mot denna riktpunkt anför flera remissinstanser kritik. De anser, att den är ägnad att motverka den eftersträlvade samordningen. *Svenska busstrafikförbundet* menar, att varje extraordinär insats för den allmänna trafikförsörjningen — oberoende av om den sker självständigt eller i kombination med andra trafikuppgifter — bör på samma villkor kunna komma i fråga för bidragsstöd. I princip bör alltså merkostnaderna för att komplettera nödvändig skolskjutstrafik med möjlighet att befordra även andra resenärer utgöra bidragsgrundande underskott i den mån kostnaderna inte med tillämpning av företagsekonomiskt motiverade taxor täcks av intäkter från sådana resenärer. *Svenska kommunförbundet* anser, att planlagd kollektiv trafik bör vara stödberättigad med undantag för sådana exklusiva skolskjutsar, som inte är upptagna i den för allmänheten avsedda tidtabellen. Därvid utgår förbundet i förra fallet från att intäkterna från den kommunen åvilande skolskjutsningen på lämpligt sätt — förslagsvis genom särskild referenstaxa — beaktas vid bedömning av statsbidrag.

Några remissinstanser förordar, att bidragssystemet ges en utformning som medger en vidare samordning av olika slag av för allmänheten anordnad trafik. Det gäller bl.a. *Svenska kommunförbundet*, som i sammanhanget — i likhet med

länsstyrelserna i Blekinge och Jönköpings län — uttalar att denna vidare samordning bl. a. bör innefatta färdtjänst för handikappade. Enligt *länsstyrelsen i Örebro län* bör reglerna för bidrag till lokal trafik också innefatta kompletteringstrafik med taxi, som är ett sätt att göra den lokala trafiken mer effektiv.

Av det föregående framgår att SJ och Svenska transportarbetareförbundet haft en från övriga remissinstanser avvikande uppfattning om utformningen av bidragssystemet.

SJ anser, att — i anslutning till den av SJ tänkta, tidigare redovisade planeringen — statligt bussbidrag bör avse på förhand bestämda bussturer på de s. k. stambusslinjerna. Därvid bör bussbidragets storlek grundas på en förhandsbedömning av antalet resande och av kostnaderna för varje bidragstur. Kostnaderna bör utgöras av genomsnittskostnader innefattande andel i gemensamma kostnader och skälig vinst. Allmänna förändringar av löner och priser bör enligt vissa regler föranleda ändring av genomsnittskostnad och därmed indirekt bidragens storlek. Om beräknat antal resande ger en intäkt som täcker en så beräknad genomsnittskostnad bör självfallet inget bussbidrag utgå. Med en normal justering av den allmänna taxenivån med hänsyn till allmän kostnadsutveckling etc. kan för en stambusslinje en sådan lönsamhetsgräns antas motsvara omkring 10 resenärer per km av linjelängden. Bidraget bör i princip anpassas efter det antal resande man räknar med kommer att fattas, dvs. ett slags tillskjutet resandeunderlag liknande systemet med tillskjutet skatteunderlag i skatteutjämningsystemet. Det måste emellertid finnas en undre gräns, där lättare fordon måste anses vara en lämpligare lösning eller där trafikbehovet allmänt blir för litet för regelbunden trafik. En avgörande förutsättning för ett bussbidragssystem av den här skisserade typen är enligt SJ, att man kan komma fram till en tekniskt-administrativt lämplig konstruktion. SJ anför synpunkter på hur ett utrednings- och utvecklingsarbete härvidlag bör bedrivas.

Svenska transportarbetareförbundet, som tänker sig ett i förhållande till trafikplanering fristående bidragssystem, anser att ett rationellt verkande sådant system helt bör inriktas på ett framräknat genomsnittligt bärighetstal för personlinjetrafik med buss parat med resandefrekvenstal. Sådana genomsnitt bör kunna beräknas för viss region eller större områden, varvid anpassning av beräkningsunderlaget kan ske med beaktande av exempelvis regionala skillnader vad avser linjelängd, befolkningsunderlag etc. Utifrån ett sådant beräkningsunderlag torde enligt förbundet i det närmaste tabellmässigt ett från tid till annan fixerat bidrag per vagnkilometer kunna uppställas för olika delar av landet. Det tabellmässiga bidraget per vagnmil bör därvid beräknas så att det ger önskvärd täckning för såväl de direkta kostnaderna för linjens upprätthållande som för linjens andel i gemen-

samma kostnader för trafikens upprätthållande, dvs. beakta skäligen krav på lönsamhet. Ett sådant schablonmässigt beräknat bidrag bör i allt väsentligt kunna stimulera till rationaliseringar och en positiv utveckling av trafiken i stort.

Flera remissanstanser är kritiska mot utredningens tolkning av YTF 12 § tredje stycket av innebörd att det inte bör möta hinder att ge det trafikföretag, som erbjuder den billigaste lösningen, tillstånd att vid sidan av det redan etablerade företaget driva kompletterande trafik, som genom tidtabell är bunden till vissa turer. Det gäller närmast *SJ*, *postverket*, *transportnämnden*, *Svenska busstrafikförbundet*, *Svenska lokaltrafikföreningen*, *Statsanställdas förbund* och *Svenska transportarbetareförbundet*. Enligt *SJ* skulle en sådan tillämpning av bestämmelserna kunna leda till att seriöst arbetande företag på kort sikt slås ut av trafikutövare med mera kortsiktig ekonomisk målsättning och som ej har resurser att samordna trafiken i ett ur servicesynpunkt större trafiksystem. Förutsättningarna för att driva reguljär persontrafik skulle i så fall komma att rubbas. Liknande synpunkter anförs av övriga angivna remissinstanser.

Svenska busstrafikförbundet anför vissa principiella synpunkter på avtalsförhållandet kommun-trafikföretag, behovet av periodiserad utbetalning av bidragsmedel etc.

Utredningens förslag att — med hänsyn till önskvärdheten att samordna skolskjutsarna med linjetrafiken — anknyta bidragsgivningen till ett trafikår, som sträcker sig från augusti det ena året till augusti påföljande år, har kommenterats av ett par remissinstanser. Enligt *SJ* skulle från dess synpunkt — med hänsyn till att järnvägens tidtabellsskifte äger rum på försommaren — ett trafikeringsår omfattande tiden juni—juni vara att föredra, eftersom anslutning mellan buss och tåg förekommer i viss utsträckning. *Postverket* kan acceptera det föreslagna trafikåret. Därvid dock bruten redovisningsmånad bör undvikas. Perioden skulle alltså vara 1.8—31.7. *Svenska busstrafikförbundet* tillstyrker, att trafikåret/bidragsåret anpassas efter skolskjutsverksamheten, därvid perioden bör avgränsas av ett månads-, kvartals- eller halvårsskifte. Inte heller *Svenska lokaltrafikföreningen* har något att erinra mot förslaget.

Utredningens förslag att — med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen — dela upp genomförandet av ett nytt bidragssystem i två etapper, därvid bidragsgivningen till den lokala trafikservicen genomförs i en första etapp, har allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Endast i något fall — *länsstyrelsen i Norrbottens län* — har åsikten framförts om lämpligheten av ett samtidigt genomförande. Därvid bortses från de båda

remissinstanser, som enligt det föregående intagit en allmänt avvikande uppfattning.

I fråga om förslaget att redan fr. o. m. trafikåret augusti 1973—augusti 1974 genomföra den första etappen avseende bidrag till lokal trafikservice har ett flertal remissinstanser med hänsyn till behovet av ett reviderat bussbidrag uttalat sig för — eller inte velat motsätta sig — att så sker. Det gäller närmast *transportnämnden, länsstyrelserna i Blekinge, Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands och Jämtlands län, Svenska kommunförbundet, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Näringslivets trafikdelegation och Statsanställdas förbund*. Samtidigt har dessa remissinstanser allmänt påtalat de svårigheter som skulle föreligga att klara tidsprogrammet. Särskilt har därvid framhållits svårigheterna för kommunerna att hinna färdigställa de lokala trafikförsörjningsplaner, vilka skall ligga till grund för bidragsgivningen i denna del. Man skulle därför under alla förhållanden få acceptera en lägre ambitionsnivå i fråga om de första planerna, som måste ha en provisorisk karaktär. Av de angivna remissinstanserna anser Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen och Statsanställdas förbund, att i de fall berörda kommuner inte hunnit utarbeta lokala trafikförsörjningsplaner möjlighet skall finnas att övergångsvis — på motsvarande sätt som t. v. avsetts gälla för annan än lokal trafik — utfå bussbidrag enligt i huvudsak hittillsvarande bidragsnormer. De tre remissinstanserna utgår därvid ifrån en vagnmilersättning om 3: 50 kr. och Svenska lokaltrafikföreningen och Statsanställdas förbund därjämte från att vissa andra modifikationer sker av bidragsbestämmelserna.

En mera markerat tveksam ståndpunkt till möjligheterna att redan under år 1973 genomföra den första etappen intar länsstyrelserna i *Östergötlands, Gävleborgs och Norrbottens län*. I sammanhanget beaktas bl. a. kommunernas möjligheter att utarbeta de lokala trafikförsörjningsplanerna. Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller också, att genom en senareläggning den önskvärda anpassningen från trafikföretagens sida kan ske på ett mjukare sätt, vare sig en sådan anpassning kommer till stånd genom nedläggning, fusion, samarbetsavtal eller på annat sätt. Sistnämnda länsstyrelse föreslår i anslutning härtill någon form av statligt stöd till kommunerna för inlösen av trafikföretag under en övergångstid på exempelvis två år.

I fråga om *handläggningsproceduren* har remissinstanserna i allmänhet inte haft något att erinra mot den i stort. Flera remissinstanser anser den dock vara omständlig. *Postverket* framhåller, att eftersom det är fråga om en genomgripande omläggning av bussbidragssystemet och det är viktigt att från början skapa enhetliga bedömningsgrunder vill postverket inte motsätta sig de föreslagna rutinerna beträffande handläggningen av trafikförsörjningsplanerna och bidragsfrå-

gorna. Postverket förutsätter emellertid att — sedan erfarenheter vunnits av systemet — alla möjligheter till förenklingar tillvaratas. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* efterlyser tillämpningsföreskrifter i fråga om ansvarsfördelningen mellan länsstyrelser och kommuner, vidare ansvarsfördelningen mellan kommunerna i de fall linjer korsar kommungränserna. *Svenska kommunförbundet* redovisar i sammanhanget sin syn på omfattningen av länsstyrelsernas granskning av de lokala trafikförsörjningsplanerna.

Utredningens förslag att inrätta en central nämnd med samordnande uppgifter avseende bussbidragssystemet har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Det gäller bl. a. *statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *transportnämnden*, *olika länsstyrelser*, *Svenska kommunförbundet*, *Svenska buss- och trafikförbundet*, *Svenska taxiförbundet*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Statsanställdas förbund*. Vissa remissinstanser — som i likhet med utredningen anser att nämnden skall vara opartisk — anför synpunkter på de olika slag av sakkunskap som bör vara företrädade i nämnden.

SJ ifrågasätter behovet av ett sådant nytillskapat centralorgan. *Svenska transportarbetareförbundet* anser, att den nuvarande transportnämnden kan fungera som allmänt beredningsorgan i bussbidragsfrågor åt Kungl. Maj:t. Förbundet förutsätter vidare att de förväntade kommunala trafiknämnderna skall kunna fungera som lokala beredningsorgan åt länsstyrelserna.

I anslutning till sitt förslag att för annan än lokal trafik i ett övergångsskede låta bussbidrag utgå enligt nuvarande bussbidragsnormer har utredningen föreslagit, att vagnmilersättningen från ingången av trafikåret augusti 1973—augusti 1974 höjs från 2:50 kr. till 3:50 kr. Detta har allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I ett par fall har ett ytterligare förstärkt stöd föreslagits.

4 Transportnämndens anslagsframställning för budgetåret 1973/74

Transportnämnden har i skrivelse den 12 september 1972 beräknat medelsbehovet för budgetåret 1973/74 med hänsyn till nuvarande bidragsordning.

Nämnden utgår ifrån att behovet av bidragsmedel för bidragsåret 1973 — vilket bidragsår avses med anslaget — kommer att öka med 9 % i förhållande till vad som erfordras för bidragsåret 1972. För att uppnå samma procentuella andel för bidragsbeloppen i förhållande till de redovisade underskotten som gällde vid bidragsgivningen för år 1968 — vilket nämnden anger som riktpunkt — föreslås anvisning av 21 695 000 kr.

5 Departementschefen

I takt med samhällsutvecklingen i stort har transportsektorn undergått successiva förändringar. Dessa sammanhänger med befolknings- och bebyggelseutvecklingen, strukturförändringar inom näringslivet osv. Utvecklingen har inneburit en successiv koncentration av befolkningen till tätorterna och särskilt då de större. Mellan befolkningskoncentrationerna har trafiken i sin tur expanderat till följd av de ökade kontaktbehoven, vilka följt med expansionen inom olika samhällssektorer och med den statliga och kommunala förvaltningens samt näringslivets lokaliserings- och kontaktmönster. Med koncentrationen av vissa slags samhällselig och kommersiell service till särskilda orter med relativt stora upptagningsområden har följt växande resbehov. Sådana har också skapats av befolkningens ökade rörlighet under fritiden med fritidsstugor och rekreationsplatser belägna kortare eller längre sträckor från bosättningsorten.

För befolkningen på landsbygden har denna utveckling inneburit, att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete samt olika slag av samhällselig och kommersiell service etc. i en närliggande tätort, vanligen det egna kommuncentrat. Utvecklingen har också medfört, att befolkningen i en kommun exempelvis i fråga om mera kvalificerad service i åtskilliga fall får vända sig till annat kommuncentrum, vilket — i egenskap av region- eller länscentrum — tillhandahåller sådan service åt ett större område.

Samtidigt som utvecklingen sålunda inneburit efter hand ökade resbehov, har den expanderande privatbilismen lett till att trafikunderlaget för den kollektiva trafiken minskat i en utsträckning, som skapat svårigheter att vidmakthålla trafikservicen för den del av allmänheten som alltjämt är beroende av de kollektiva trafikmedlen.

Det var mot bakgrund av angivna utveckling som riksdagen år 1961 — i anslutning till förslag i prop. 1961: 98 — fastställde riktlinjer för statsbidrag till busslinjetrafik på landsbygden. Landsbygdstrafik skulle därvid anses föreligga, om de vägsträckor på vilka samma företag bedrev linjetrafik till minst fyra femtedelar av sin sammanlagda längd var belägna utom stadsplanlagt område. Bidrag skulle kunna utgå för att täcka underskott på viss landsbygdslinje, därvid även gällde att den berörda särskilda linjen till fyra femtedelar låg utanför stadsplanlagt område. Stödet avsåg en personförande dubbeltur per dag på linjen och utgick med belopp motsvarande underskottet, dock — med möjlighet till avvikelse om synnerliga skäl förelåg — med högst 2 kr. per vagnmil. Den centrala administrationen av bidragsgivningen skulle handhas av dåvarande statens biltrafiknämnd. — Sedermera har vissa ändringar vidtagits. Sålunda har tillämpningsområdet utsträckts att även innefatta sådan olönsam landsbygdslinjetrafik som bedrivs av statsägda företag.

Vidare har vagnmilrsättningen i två etapper höjts till 3 kr. Slutligen har — sedan biltrafiknämnden upphört med sin verksamhet — transportnämnden övertagit uppgiften som centralt prövande instans.

Den sålunda utformade bidragsgivningen — till vilken utgått successivt ökade anslag — har otvivelaktigt under de gångna åren inneburit ett väsentligt stöd åt trafikföretagen på landsbygden. Därmed har utglesningen av den kollektiva trafiken motverkats. Samtidigt kan i ljuset av erfarenheterna konstateras, att bidragssystemet är behäftat med brister, som det är angeläget att komma till rätta med. Bidragsgivningen är sålunda mera allmänt inriktad på att stödja underskottstrafik på landsbygden, vilket innebär att bidragsgivningen inte alltid med säkerhet kommer sådan trafik till godo som bäst tillgodoser en bygds eller regions krav på tillfredsställande trafikförsörjning. Möjligheterna att påverka den olönsamma trafikens utformning har i särskild grad varit begränsade i fråga om trafik, till vilken endast stalligt driftbidrag utgått. För kommunernas del har deras inflytande över trafiken ökat i samband med de krav som busstrafikföretagen ställt på kommunala bidrag. Samtidigt gäller att detta inflytande ofta inte kunnat utövas utifrån en genomtänkt trafikplanering. Brister föreligger också i fråga om samordning av transportuppgifter och transportresurser. Särskilt är detta fallet i förhållandet mellan skolskjutstrafiken och trafiken för allmänheten. Bristerna härvidlag har i och för sig inte något direkt samband med det statliga bidragssystemet. De sammanhänger närmast med en otillräcklig planering, vilket utgjort en begränsning även i fråga om bidragssystemets möjligheter att mera effektivt främja en rationell trafik.

I övrigt kan konstateras att de anvisningar för beräkning av intäkter och kostnader, som systemet inrymmer, inte varit tillräckligt klargörande för att uppnå en önskvärd enhetlighet i resultatredovisningen. I fråga om bestämningen av bidragsberättigad trafik föreligger ett särskilt problem vid avgränsningen av landsbygdstrafiken. Kravet att inte bara den särskilda linje för vilken bidrag begärs utan även ifrågavarande trafikutövers hela linjenät till fyra femtedelar skall ligga utanför stadsplanlagt område har sålunda i vissa fall motverkat rationella trafiklösningar.

Från olika håll har understrukits behovet av — förutom en revidering av bidragssystemet — ett förstärkt stöd till busstrafiken på landsbygden. I sammanhanget har hänvisats till bl. a. bebyggelse- och serviceutvecklingen samt kostnadsförhållandena. SJ har påtalat, att man genom ett otillräckligt stöd motverkat den önskvärda minimering av samhällets kostnader för olönsam trafik, som i förekommande fall kan ske genom omläggning av olönsam järnvägstrafik till busstrafik på landsväg.

För att överväga de fortsatta formerna för det statliga stödet till drift av icke lönsamma busslinjer på landsbygden tillsatte dåvarande chefen

för kommunikationsdepartementet år 1968 en särskild utredning, den s. k. bussbidragsutredningen. Resultatet av dess arbete har redovisats dels i en gemensamt med utredningen angående företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken framlagd faktasamling (Ds K 1972: 3) avseende busstrafiken i Sverige, dels i ett betänkande (Ds K 1972: 7) med förslag till reviderat bussbidragssystem.

I det följande skall jag närmare redovisa mina ställningstaganden till utredningsförslaget.

I likhet med utredningen hyser jag uppfattningen, att den grundläggande principen även i fortsättningen skall vara att linjetrafik på landsbygden primärt skall erbjudas i den omfattning som är möjlig från företagsmässiga utgångspunkter och som alltså kan drivas utan underskott och då givetvis i rationella former och med en väl avvägd taxa. I de fall där det inte är möjligt att vidmakthålla en rimlig trafikförsörjning med tillgodoseende av kravet på kostnadstäckning bör bidrag kunna utgå av allmänna medel.

Jag utgår härvid ifrån — liksom utredningen — att bidrag liksom hittills skall kunna utgå till såväl lokalt som regionalt betonad landsbygds- trafik. Det kan i sammanhanget — med ledning av utredningens faktamaterial — konstateras, att med nuvarande bidragsbestämmelser uppskattningsvis 60 à 70 % av bidragen går till trafik som kan betecknas som lokal trafik.

Allmänt gäller som förutsättning för en rationellt utformad trafikservice att den grundas på en genomtänkt planering. I särskild grad ställs givetvis krav på trafikservicens uppläggning och ändamålsenlighet i den mån ett stöd från det allmännas sida aktualiseras.

En successiv utveckling av planeringsinstrumenten sker också inom såväl den statliga som den kommunala sektorn. Det finns här anledning att beakta det uppdrag som Kungl. Maj:t i oktober 1971 gett länsstyrelserna att genomföra en regional trafikplanering med sikte på att ha förslag till planer utarbetade till den 1 oktober 1974. Planeringen skall bedrivas i nära kontakt med kommunerna och syftar enligt de anvisningar som meddelats länsstyrelserna till att — mot bakgrund av bebyggelsestruktur, näringslivsförhållanden samt nuvarande och förväntad efterfrågan på transporttjänster — anvisa lösningar på hur de regionala transportbehoven bäst skall tillgodoses. För persontrafikarbetet avses planeringsarbetet resultera i regionala stomlinjenät, där järnväg, buss och i förekommande fall taxi kan på ett rationellt och ekonomiskt sätt utnyttjas för den regionala trafikförsörjningen.

För kommunernas del gäller att de i fråga om den lokala trafik, för vilken de har ett primärt ansvar, i ökad utsträckning vidtagit åtgärder för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning. Härvidlag har givetvis vad som tidigare anförts om behovet av en rationellt utformad trafikservice i hög grad giltighet. Svenska kommunförbundet har också i

cirkulärsskrivelse till kommunerna betonat vikten av att trafikförsörjningsplaner upprättas som underlag för bedömning av kommunala ekonomiska engagemang i den kollektiva trafiken.

För att komma ifrån nuvarande brister och skapa bättre garantier för att bidragen verkligen kommer från samhällseliga synpunkter angelägen trafik till godo föreslår utredningen, att den fortsatta bidragsgivningen till den kollektiva landsbygdstrafiken skall avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen har utredningen därvid förutsatt, att den reviderade bidragsgivningen genomförs i två etapper, varav den första avser stödet till den lokala och den andra etappen stödet till den regionala trafiken.

I likhet med det stora flertalet remissinstanser anser jag en sådan anknytning av bidragsgivningen till lokala resp. regionala trafikförsörjningsplaner vara bäst ägnad att tillgodose de angivna syftena. För att en angelägen reform av bussbidragssystemet inte i sin helhet skall behöva anstå i avvaktan på genomförandet av den regionala trafikplaneringen förordar jag i likhet med utredningen ett etappvis genomförande. Det innebär att jag i detta sammanhang tar upp till behandling dels frågan om vissa grundläggande drag hos bidragssystemet, dels den konkreta utformningen av stödet till den lokala trafiken.

Jag kan — med ett allmänt stöd i remissinstansernas yttranden — avsluta mig till den avgränsning, som utredningen gjort av den lokala resp. den regionala trafiken och som motsvarar den avgränsning vilken lagts till grund för den regionala trafikplaneringen. Det innebär i korthet, att till lokal trafik hänförs trafik inom ett och samma kommunblock eller — efter kommunsammanläggning — inom en och samma kommun. Till lokal trafik hänförs också sådan trafik mellan angränsande kommunblock/kommuner, som inte är att hänföra till regional trafik. Som exempel kan nämnas närtrafik över kommunblocksgränserna. Som regional trafik avses i sin tur närmast trafik mellan olika kommunblocks-/kommuncentra inom i första hand ett och samma län. Med sådana centra jämföras persontrafikterminaler i olika kommunblock/kommuner, vilka för särskilda trafikslag kan utgöra betydelsefulla knutpunkter. — Gränsdragningen är i den här avhandlade etappen av särskilt intresse med hänsyn till den innebörd, som därmed ges åt den lokala trafiken. I vad mån modifikationer i den ena eller andra riktningen senare kan bli aktuella i den i och för sig naturliga gränsdragningen får bl. a. bli beroende av de erfarenheter som successivt erhålls av såväl den regionala som den lokala trafikplaneringen och det inbördes samspel som denna bygger på.

Allmänt bör givetvis även fortsättningsvis gälla att bidrag skall kunna utgå oberoende av trafikföretagens ägareförhållanden och oberoende av fordonstorlek — olika slag av större och mindre bussar samt personbilar — förutsatt att det är fråga om personbefordran eller kombinerad person- och godsbe-
fordran i linjetrafik eller, i fråga om personbilar, i kompletteringstrafik.

Med den anknytning som det statliga stödet till den lokala trafikservicen får till den kommunala trafikplaneringen följer naturligen att bidraget — med dess i det följande föreslagna utformning — tillhandahålls kommunerna. Dessa har därvid möjlighet att i anslutning till planeringen och med hänsyn tagen till behovet av skolskjutsning på ett samordnat sätt upphandla ifrågavarande transporttjänster.

I fråga om den lokala trafikservicen är avsikten liksom tidigare att inrikta stödet på landsbygdslinjetrafiken. I det föregående har framhållits de olägenheter som i vissa hänseenden följer med de nuvarande kriterierna på vad som i bidragssammanhang är att hänföra till sådan trafik. Det gäller kravet, att inte bara fyra femtedelar av en landsbygdslinje skall ligga utanför stadsplanlagt område för att få bidrag utan även fyra femtedelar av det ifrågavarande trafikföretagets hela linjelängd. Det kan exempelvis inträffa att ett större trafikföretag med sin trafikrörelse i huvudsak knuten till stadsplanlagt område är berett att överta kringliggande landsbygdslinjer. Vid ett övertagande kan emellertid inträffa att tidigare utgående statsbidrag upphör beroende på att grundkravet på den totala trafikrörelsens landsbygdsanknytning inte längre är uppfyllt.

Med hänsyn bl. a. till olägenheter av nyss angivet slag föreslår jag, att kravet på landsbygdsanknytning hos ett trafikföretags totala linjenät bortfaller. I fråga om de särskilda linjernas landsbygdsanknytning är det enligt min mening angeläget att kravet utformas på ett sådant sätt att man å ena sidan genom villkor i fråga om transportarbetets fördelning säkerställer att stödet ges åt linjer med en väsentlig landsbygdsfunktion, och å andra sidan inte genom alltför långtgående krav i fråga om sträckningens geografiska belägenhet utesluter sådana linjer. Med hänsyn härtill föreslår jag, att bidragsmöjlighet skall föreligga, om en busslinje till mer än två tredjedelar av sin linjelängd är belägen utanför stadsplanlagt område och om transportarbetet på linjen — räknat i personkm — till större delen avser resor som utgår från och/eller avslutas vid hållplatser på landsbygdsdelen av linjen. Transportarbetets fördelning får bedömas erfarenhetsmässigt och med hänsyn till tidigare års trafik. Kravet kan knappast vara förenat med några påtagliga administrativa olägenheter. Det kan förutsättas redan med hänsyn till kommunernas

planering och deras ekonomiska engagemang i den olönsamma trafiken att resanderäkningar från tid till annan blir aktuella för att få underlag för bedömning av trafikunderlagets omfattning och inriktning, för kontroll av intäkter etc.

Ett par remissinstanser har ifrågasatt lämpligheten att vid bestämningen av vad som är landsbygdslinjetrafik liksom tidigare knyta an till stadsplanebegreppet. I stället har hänvisats till möjligheten att göra bestämningen utifrån tätortsbegreppet. Här om kan allmänt sägas att en sådan anknytning med hänsyn till detta begrepps innebörd utan tvivel skulle komplicera bidragsgivningen. Länsstyrelsen i Östergötlands län har hänvisat till ett särskilt problem, som — låt vara av begränsad räckvidd — kan uppstå i vissa fall genom att begreppet landsbygdstrafik i fortsättningen bestäms även av det landsbygdsanknutna persontransportarbetet på ifrågavarande linjer. Det kan sålunda hända, att en tidigare stödberättigad busslinje mellan en större och en mindre tätort — vilken senare mot vanligheten har stadsplan — inte längre får bidrag genom att persontransportarbetet till helt övervägande del hänförs sig till resor mellan orterna. I sådana speciella och till antalet säkerligen få fall bör enligt min mening möjlighet finnas att, med avvikelse från huvudregeln, efter prövning i varje särskilt fall, medge bidrag.

I fråga om de krav som bör ställas på en sålunda bestämd landsbygdstrafik för att bidrag skall komma i fråga vill jag framhålla följande.

För att man skall nå en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser och för att man genom bidragsgivningen skall tillgodose de särskilt angelägna behoven är det i första hand nödvändigt att uppställa visst krav på kostnadstäckning. Detta har också varit en naturlig utgångspunkt för bussbidragsutredningen och flertalet remissinstanser har inte haft något att erinra häremot. Utredningen har i sammanhanget konstaterat, att kostnadstäckningsgraden i bidragsgrundande trafik enligt nuvarande bestämmelser under de senaste åren i genomsnitt för landet i dess helhet legat kring 70 %, därvid de senaste beaktade uppgifterna avsett bidragsåret 1971 (trafikåret 1970). Från detta genomsnittstal föreligger avvikelser. Med hänsyn härtill och till den kostnadsutveckling som ägt rum inom bussnäringen de senaste åren har utredningen föreslagit att kravet på kostnadstäckning bestäms till 60 %. Kommunerna skall därvid enligt utredningen givetvis ha möjlighet att vid behov förstärka trafikintäkterna med kommunala medel för att därmed uppnå den erforderliga kostnadstäckningen.

Jag vill förorda, att kostnadstäckningsgraden bestäms till lägst 60 % och förutsätter därvid att kravet bedöms med beaktande av vad som i det följande anförts om beräkningen av intäkter och kostnader. Jag vill här betona vikten av att i de fall då den föreslagna kostnadstäckningen inte uppnås — vilket tyder på ett begränsat trafikunder-

lag — man ingående överväger utformningen av trafikservicen och valet av transportmedel. I allmänhet torde man i sådana fall med mindre ändringar i trafikuppläggningsen kunna få bättre ekonomi i trafiken utan att eftersätta kravet på en rimlig trafikförsörjning.

Jag delar också utredningens uppfattning att bidrag skall kunna utgå till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje. I fråga om det slutliga bidragets storlek föreslår jag, att bidrag skall kunna utgå med högst 35 % av underskottet. Om synnerliga skäl föreligger kan, i mån av tillgång på medel, ytterligare bidrag ifrågakomma. Återstoden av underskottet förutsätts täckt av vederbörande kommun.

Med möjlighet att få statligt bidrag för upp till två dagliga dubbelturer synes de mest angelägna resbehoven kunna tillgodoses. Samtidigt medverkar själva konstruktionen av stödet — anknytningen till den kommunala planeringen, krav på viss kostnadstäckning, de i det följande behandlade normerna för intäktsberäkningen, kommunens ansvar för det bidragsgrundande underskottet etc. — till att det faktiska antalet turer som i olika fall ifrågakommer för bidrag bestäms utifrån en realistisk bedömning av trafikunderlagets omfattning och inriktning. Det innebär, att det i de särskilda fallen kan gälla en à två dagliga dubbelturer men också — i mera utpräglade glesbygder — exempelvis en dubbeltur två à tre dagar i veckan.

Vid tillämpningen av de angivna bidragsvillkoren gäller liksom enligt nuvarande bidragsordning, att resultatutjämning skall ske mellan olika turer på samma linje. I vad mån föreskriven kostnadstäckning uppnås på en tur och i vilken utsträckning — med hänsyn till eventuellt högre grad av kostnadstäckning — bidragsgrundande underskott föreligger, skall sålunda bedömas sedan samtliga intäkter och kostnader fördelats på totala antalet turer.

I fråga om beräkningen av resultatet i trafikrörelse är utredningen kritisk mot ordningen enligt nuvarande bidragssystem, som innebär att man som trafikintäkt godtar vad trafikföretaget redovisar med tillämpning av resp. taxor. Det innebär enligt utredningen, att bidragsgivningen påverkas av olika företags större eller mindre benägenhet att genom taxéåtgärder täcka inträffade kostnadshöjningar. Vidare kan den påverkas av olika kommuners skiftande benägenhet att subventionera busstaxorna.

Jag delar utredningens kritiska inställning. Det är givetvis i hög grad angeläget, att bidragsgivningen tillämpas på ett för olika områden likartat och rättvist sätt. Detta förutsätter gemensamma normer för bestämning av intäkterna i trafikrörelsen. Sådan enhetlighet kan skapas genom anknytning till lämplig referenstaxa. Utredningens uppfattning om behovet av en sådan delas i allmänhet av de remissinstanser som yttrat sig i frågan. Olika uppfatt-

ningar har emellertid anförts om referenstaxans utformning, i första hand med hänsyn till den lämpliga taxenivån.

Vid valet av en sådan referens- eller avräkningstaxa bör man givetvis vara medveten om att kostnadsstrukturen varierar hos olika trafikföretag, vilket återspeglas i taxesättningen. Det kan samtidigt konstateras att skillnaderna i kostnadsstrukturen hos trafikföretag, som har någon omfattning på sin trafikrörelse och som i sin kalkylering och taxesättning arbetar med en mera långsiktig målsättning, är förhållandevis begränsade. Det kan också förutsättas, att skillnaderna på sikt — med hänsyn till en alltmer likartad löne- och kostnadsutveckling — blir än mindre. Jag avser här företag, som sammantagna svarar för huvuddelen av trafikarbetet inom busslinjetrafiken på landsbygden.

Med hänsyn till att de ifrågavarande trafikföretagen i stort ligger inom en taxemässigt snäv latitud förordar jag, att referensnivån i huvudsak bör utgå från den av SJ tillämpade busstaxan. I de fall där företag som i likhet med SJ arbetar med en mera långsiktig målsättning och med ett socialt ansvar för de anställda har en ekonomiskt sund taxesättning som likväl ligger under referensnivån, bör denna lägre nivå kunna accepteras för avräkning inom en latitud neråt av högst 10 %. Det får ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med det anförda meddela närmare bestämmelser i detta hänseende.

I fråga om kostnaderna avses i bidragssammanhang de verkliga kostnaderna. Härvidlag får det ankomma på det i det följande omnämnda centrala organet att — bl. a. med beaktande av vad som anförts i bussbidragsutredningens betänkande — utfärda anvisningar. Dessa bör exempelvis ge vägledning i fråga om kostnadernas beräkning och fördelning vid ett samordnat utnyttjande av transportresurser för flera transportuppgifter.

Under hänvisning till bl. a. befolkningsunderlaget har utredningen föreslagit, att vissa större kommuner — närmast sådana med fler än 90 000 invånare — undantas från bidragsgivningen. Till en sådan avgränsning har olika länsstyrelser, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen ställt sig avvisande. Det framhålls i sammanhanget, att landsbygdstrafiken i de stora kommunerna kan vara minst lika belastande som i de relativt sett mindre kommunerna. De förra har sålunda — särskilt genom den senaste kommunindelningsreformen — fått vidsträckta glesbygdsdelar, inom vilka bussbidrag också hittills utgått. För min del har jag förståelse för de anförda synpunkterna. Sålunda gäller — om man bortser från Stockholm, Göteborg och Malmö — att de av utredningsförslaget berörda kommunernas ytvidd endast till mindre del, 2—6 %, utgörs av stadsplanlagt område. Det är sålunda fråga om relativt sett betydande landsbygdsdelar, vilka rimligen bör ha kvar den nuvarande möjligheten till statsbidrag. I fråga om Stockholm, Göteborg och Malmö med närmast kringliggande områden gäller att

någon formell avgränsning knappast behövs, eftersom med de förordade villkoren för bidragsgivningen något stöd inte blir aktuellt mer än i enstaka undantagsfall.

I fråga om de mera utpräglade glesbygderna kan konstateras att en inte obetydlig del av nuvarande bidragsmedel går till sådana områden. Vidare gäller att vissa kostnader som glesbygdskommunerna har för lokal trafikservice f. n. beaktas vid handläggningen av ansökningar om extra skatteutjämningsbidrag. Med den allmänna utformning som bussbidragssystemet i fortsättningen avses få kommer detta att bli ett påtagligt stöd för landsbygds- och glesbygdstrafiken överhuvud. Det finns emellertid — som också utredningen understrukt — anledning att överväga i vad mån man härutöver kan ge ett förstärkt stöd till den lokala trafikservicen i de mera utpräglade glesbygdskommunerna.

Glesbygdsutredningen har i sitt delbetänkande (Ds In 1972: 9) Kommunikationer i glesbygd karaktiserat ifrågavarande bygders problem och belyst dessas karaktär av åtkomlighetsproblem dvs. svårigheter för befolkningen att på grund av stora avstånd nå viktigare slag av samhällelig och kommersiell service. Bussbidragsutredningen konstaterar i nära anslutning härtill att de mera utpräglade glesbygdskommunerna ofta kännetecknas av en mycket gles befolkning utspridd över arealmässigt vidsträckta områden och att deras problem har en annan innebörd och styrka än i fråga om de geografiskt mera begränsade och ortsnära glesbygdsområdena. Bussbidragsutredningen finner, att de glesbygdskommuner som återfinns inom det s. k. inre stödområdet i särskild grad uppvisar de angivna areal- och befolkningsmässiga karakteristika och därmed sammanhängande problem. I sammanhanget konstateras att i berörda geografiskt vidsträckta kommuner folktätheten — räknat i antal invånare per km² land — genomgående är låg. Vid en bedömning kommunblocksvis — enligt den indelning som avses gälla fr. o. m. den 1 januari 1974 — gäller exempelvis att inte mindre än 27 av de 32 kommunblocken/kommunerna har en folktäthet av högst fyra invånare per km².

Med hänsyn till angivna förhållanden föreslår utredningen ett förstärkt stöd till kommunblocken/kommunerna inom det inre stödområdet.

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att ett sådant förstärkt stöd lämnas. Ett par instanser har i och för sig tillstyrkt förslaget men har samtidigt förordat, att det också i viss utsträckning skall kunna ges till glesbygdsområden utanför det inre stödområdet. I ett par fall har man velat ha ett system med lika bidragsförutsättningar för hela landet.

För min del finner jag, att det föreligger vägande skäl för ett förstärkt stöd i enlighet med utredningens förslag. I fråga om avgräns-

ningen av det område, där det förstärkta stödet skall kunna utgå, anser jag också att utredningen gjort en riktig avvägning.

I anslutning till vad några remissinstanser anfört om möjligheten att under vissa förutsättningar ge ett förstärkt stöd även till andra glesbygder kan konstateras att problemen som sammanhänger med glesbygdens struktur i och för sig förekommer i såväl de södra som de norra delarna av landet. De är dock utan tvekan — som framhålls av glesbygdsutredningen i dess senaste betänkande (SOU 1972: 56) *Glesbygd och glesbygdspolitik* — mest uttalade inom de delar av den norrländska glesbygden som ligger avlägset i förhållande till de större basorterna. I sammanhanget har glesbygdsutredningen — med utgångspunkt i ett visst angivet rimligt maximiavstånd för dagliga arbetsresor — redovisat det lokala befolkningsunderlaget i landets olika delar räknat från ett stort antal punkter. Redovisningen ger klart vid handen var i landet glesbygdsp Problemen kan anses mest framträdande. De delar av landet där det lokala befolkningsunderlaget är svagast, exempelvis understigande 10 000 invånare, finns samlade i ett sammanhängande område i skogslänens inland, vilket i stort motsvarar det inre stödområdet. Inom huvuddelen av detta område överstiger det lokala befolkningsunderlaget inte 5 000 invånare. Med hänsyn till ett par remissinstansers hänvisning till relativt glesbefolkade områden i södra och mellersta Sverige kan konstateras, att dessa har betydligt större lokala befolkningsunderlag än skogslänens inland och därmed relativt sett bättre förutsättningar att ordna lokala kollektiva frågor. Glesbygdsutredningen pekar på att de områden som har den minsta befolkningstätheten i södra och mellersta Sverige finns i gränstrakterna mellan Östergötland och Småland. Där är det lokala befolkningsunderlaget mellan 20 000 och 40 000 invånare. Det finns alltså vägande skäl för den föreslagna avgränsningen. Samtidigt vill jag ännu en gång hänvisa till det påtagliga glesbygdssöd som ligger i det allmänna bussbidraget.

I fråga om det av utredningen föreslagna kravet på 50 % kostnadsäckningsgrad i det inre stödområdet har ett par remissinstanser — närmast postverket och länsstyrelsen i Norrbottens län — förutsatt att det finns fall i de mera utpräglade glesbygdskommunerna, där angivna procenttal inte uppnås. I anslutning härtill vill jag ännu en gång betona — och det har i särskild grad giltighet i fråga om det slag av kommuner varom här är fråga — hur angeläget det är för att uppnå en rationell trafik att valet av transportmedel bestäms utifrån det föreliggande trafikunderlaget. Det kan exempelvis — med ledning av bussbidragsutredningens särskilda faktaredovisning — konstateras att vid användning av bussar med 50 resp. 30 sittplatser och under antagande av den kostnadsnivå och de intäktsförutsättningar som gäller för de större busslinjeföretagen i Norrland det normalt krävs 10 à 12 resp. 9 à 10 resande i genomsnitt per km av linjelängden för att uppnå kostnadstäckning.

Jag bortser då från de särskilda intäktstillskott som i åtskilliga fall kan påräknas genom att passagerartrafiken samordnas med godstransporter av olika slag. Det innebär under samma förutsättningar att det krävs i genomsnitt 5 à 6 resp. 4 à 5 resande för att klara kravet på 50 % kostnadstäckning. Kan inte ens en sådan trafikvolym normalt påräknas, är det uppenbart att ett annat trafikmedel rimligen bör väljas, exempelvis en buss med 20 sittplatser eller i en del fall personbil. Under förutsättning av en sådan avvägning i förhållandet mellan transportresurser och trafikunderlag framstår det angivna kostnadstäckningskravet som rimligt även med hänsyn till de mera utpräglade glesbygdskommunerna.

Utöver ett lägre kostnadstäckningskrav förordar jag, att stödet till lokal trafikservice inom det inre stödområdet förstärks genom att statligt bidrag kan utgå med högst 50 % av underskottet — mot 35 % för landet i övrigt. Även i detta fall bör om synnerliga skäl föreligger ytterligare bidrag kunna ifrågakomma i mån av tillgång på medel.

Med tillkomsten av ett sålunda utformat bussbidragssystem och med ett inbyggt förstärkt stöd till de mera utpräglade glesbygderna bortfaller behovet av att erhålla extra skatteutjämningsbidrag i anslutning till planering av lokal trafikservice med buss och personbil. Chefen för finansdepartementet kommer senare vid anmälan av fråga om ändring i skatteutjämningsystemet för kommunerna m. m. att förorda att de nuvarande bidragen för angivna ändamål upphör att utgå då det nya bussbidragssystemet träder i kraft.

Vid reformeringen av ett bussbidragssystem finns det anledning att uppehålla sig vid skolskjutsningen. Med den omfattning denna har är det av särskild vikt att inom kommunerna särskild uppmärksamhet ägnas åt möjligheterna att samordna skolskjutsningen med linjetrafiken. Självklart är också att ett bussbidragssystem inte skall motverka utan i stället främja sådana samordningssträvanden.

Utredningen konstaterar att förhållandena i fråga om skolskjutsningen varierar. I en del fall har skolskjutsningen inte den omfattningen att den dimensionerar en busstur, dvs. turen bedöms oavsett förekomsten av skolbarn angelägen att framföra i viss linjesträckning och i visst tidsläge för tillgodoseende av allmänna resbehov. I andra fall krävs emellertid inrättandet av turer, som primärt tillgodoser skolskjutsbehovet. Det är då fråga om trafik, för vilken resursinsatserna dimensioneras av transporterna av grundskolebarn, dvs. turerna har fått sin sträckning och sitt tidsläge med hänsyn till skolbarnen och utnyttjas främst av dessa.

I anslutning härtil kan först konstateras att de sammantagna kostnaderna för sådan kapacitetsdimensionerande skolskjutsning och allmän linjetrafik i en bygd kan minskas, om man i anslutning till trafik-

försörjningsplanerna kan åstadkomma sådana lösningar att skolbussarna med personal kan användas för ytterligare transportuppdrag i lokal trafik.

Som utredningen framhållit blir vid samordnade lösningar de ekonomiska fördelarna särskilt påtagliga i fråga om personalkostnader och fasta fordonskostnader, vilka kan fördelas på allmänna linjeturer och skolskjutsturer i förhållande till tidsinsatsen resp. antalet producerade vagnmil för resp. turer.

Med sådana samordningslösningar uppnås inte bara lägre skolskjutskostnader för berörda kommuner utan också lägre kostnader för den allmänna linjetrafiken. I vissa fall kan samordningen på detta sätt innebära, att en tidigare olönsam allmän linjetrafik blir ekonomiskt självbärande. I andra fall kan den leda till att underskotten minskar. Sett från bussbidragssystemets synpunkt innebär den angivna möjligheten till samordning — med en medgiven proportionell fördelning på olika transportuppdrag av ifrågavarande kostnader — att den föreslagna kostnadstäckningsgraden lättare uppnås utan särskilda insatser från kommunernas sida och att det kvarstående underskott som härafter skall täckas genom kommunala och statliga bidrag relativt sett kan minskas.

Mera allmänt gäller i fråga om de särskilda turer, som dimensioneras av skolskjutsningen, att fördelar står att vinna om även de drivs i linjetrafikens form. Detta har särskild giltighet i fråga om den mera glesbygdsbetonade landsbygden med möjlighet till endast ett begränsat antal turer över huvud.

Jag vill i anslutning härtill konstatera att skolskjutsningen är en kommunal uppgift. Bussbidragssystemet skall primärt främja samordning och rationalisering sett ur linjetrafikens synpunkt. Detta får ofta också rationaliseringseffekter för skolskjutsningen, vilket givetvis är en fördel. Det är samtidigt klart att man genom bussbidragssystemet inte skall subventionera skolskjutsningen.

Med hänsyn härtill har utredningen ansett att turer, där i genomsnitt två tredjedelar eller mera av de resande — räknat i antal personkm — utgörs av skolbarn, skall undantas från bidragsgivning. Denna regel har kritiserats av flera remissinstanser, och själv anser jag att den kommer att medföra tillämpningssvårigheter och gränsdragningsproblem. Jag har vid mina egna överväganden kommit fram till en annan lösning, varigenom man undviker sådana problem och stimulerar samordning av linjetrafik och skolskjutsning utan att bussbidrag utgår till själva skolskjutstransporterna.

Sålunda kan de angivna synpunkterna tillgodoses, om för varje enskild tur skolskjutsandelen avskiljs såväl intäkts- som kostnadmässigt innan bussbidraget bestäms. I fråga om intäktssidan förutsätter jag därvid en avräkning avseende skolbarnen motsvarande priset för må-

nads- eller terminskort enligt lägst referenstaxan. Vad avser kostnads- sidan är det naturligt att utgå från förutsättningen att skolskjutskostnaderna utgör en lika stor del av totalkostnaderna för berörda tur som skolskjutsintäkterna utgör av totalintäkterna. Sedan de för skolskjutsningen på angivet sätt beräknade intäkts- och kostnadsposterna avskilts från driftskalkylen, kan bussbidraget bestämmas i förhållande till återstående kostnad enligt de normer för bidragssystemet som jag tidigare förordat och i överensstämmelse med de grundläggande värderingar som bör gälla för den statliga bidragsgivningen.

En sådan konstruktion torde verksamt främja en bättre samordning och ett effektivare resursutnyttjande.

Innan jag härfter övergår till att behandla formerna för genomförandet av ett ändrat bidragssystem m. m. vill jag kommentera bussbidragsutredningens uttalande avseende tolkningen av 12 § tredje stycket YTF. Enligt utredningen utgör detta författningsrum inte hinder mot att det trafikföretag som erbjuder den billigaste lösningen ges tillstånd att vid sidan av redan etablerade företag driva kompletterande trafik, som genom tidtabell är bunden till vissa turer. Utredningens uttalande har kritiserats av flera remissinstanser. Man har därvid framhållit, att en sådan tillämpning av bestämmelserna skulle kunna leda till att seriöst arbetande företag på kort sikt slås ut av trafikutövare med mera kortsiktig ekonomisk målsättning och som ej har resurser att samordna trafiken i ett från servicesynpunkt önskvärt större trafiksystem. Förutsättningarna för att driva reguljär persontrafik skulle i så fall komma att rubbas.

När det gäller tolkningen av 12 § tredje stycket YTF med avseende på sådan kompletterande trafik som utredningen avser i detta sammanhang synes det ej möjligt att ge ett entydigt och för alla situationer giltigt svar. Beroende på kompletteringstrafikens uppläggning kan utredningens uttalande att en konkurrenssituation ej föreligger i åtskilliga fall vara riktig. Jag delar emellertid också remissinstansernas uppfattning att kompletteringstrafiken i andra fall kan få negativa konsekvenser för den trafik som det redan etablerade företaget driver i motsvarande relationer. Finns risk för sådana konsekvenser bör enligt min mening en konkurrenssituation av det slag som avses i 12 § tredje stycket YTF anses föreligga. Jag vill understryka att det, såväl när fråga uppkommer om att tillåta kompletteringstrafik som i övrigt när det gäller att utforma den kollektiva trafiken, är önskvärt med övergripande bedömningar av vilka arrangemang som bäst tjänar syftet att uppnå en tillfredsställande trafikförsörjning.

Vad utredningen anfört om möjligheterna att genom viss kompletteringstrafik tillgodose särskilda transportbehov bör därvid beaktas. Ofta torde emellertid lösningar som innebär utnyttjande av redan etablerade företags resurser vara att föredra på längre sikt.

Som framgår av det föregående har jag anslutit mig till bussbidragsutredningens förslag att med hänsyn till tidsprogrammet för den regionala trafikplaneringen genomföra det nya bidragssystemet i två etapper, varvid bidragsgivningen till den lokala trafikservicen genomförs i en första etapp. En sådan ordning har också allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Den plan som utredningen framlägger för genomförandet av ett reviderat bidragssystem bygger på förutsättningen att detta — med hänsyn till önskvärdheten att i möjlig utsträckning samordna skolskjutsverksamheten med linjetrafiken — anknyts till ett trafikår, som sträcker sig från augusti det ena året till augusti påföljande år. Med en sådan utgångspunkt tänkte sig utredningen att, efter beslut av 1972 års riksdag vid dess höstsession, bidragen till den lokala trafikservicen skulle utgå fr. o. m. det trafikår, som började i augusti 1973. Detta förutsatte då en handläggningsordning, som innebar att kommunerna redan i början av år 1973 hade utarbetat förslag till lokala trafikförsörjningsplaner. Dessa skulle sedan ligga till grund för — och närmare konkretiseras i samband med — kommunernas förhandlingar med trafikföretagen. I maj skulle planerna, med bilagda preliminära överenskommelser avseende bidragsberättigad trafik, insändas till länsstyrelserna. Dessa hade här efter att pröva planerna från bidragssynpunkt under tiden fram till den 1 juli, då beslut skulle meddelas kommunerna angående vilken trafik som var att anse som bidragsberättigad, under det kommande trafikåret och vilka bidrag som högst kunde utgå. Här efter hade kommunerna att träffa slutliga avtal med vederbörande trafikföretag.

I avvaktan på bidragssystemets anpassning i en andra etapp med hänsyn till den regionala trafiken föreslår utredningen som en övergångsordning att tillämpas t. v., att i fråga om den trafik som ej omfattas av de lokala trafikplanerna nuvarande bidragsbestämmelser i tillämplig utsträckning skall äga giltighet.

För handläggning av anslagsfrågor, tillsyn över bidragssystemet, rådgivning och meddelande av anvisningar och tillämpningsföreskrifter, handläggning under en övergångstid av bidragsfrågor enligt nuvarande bidragsordning etc. föreslår utredningen inrättandet av en särskild central nämnd.

Jag vill i anslutning till det föregående först konstatera att inte något kan vara att erinra mot den föreslagna tidsmässiga bestämningen av trafikåret.

I fråga om förslaget att redan fr. o. m. trafikåret augusti 1973— augusti 1974 genomföra den första etappen avseende bidrag till lokal trafikservice har ett antal remissinstanser med hänsyn till behovet av ett reviderat bidragssystem uttalat sig för — eller inte velat motsätta sig — att så sker. Samtidigt har dessa remissinstanser allmänt påtalat

de svårigheter som skulle föreligga att klara tidsprogrammet. Det gäller särskilt färdigställandet av de lokala trafikförsörjningsplaner, som skall ligga till grund för bidragsgivningen i denna del. Man skulle därför under alla förhållanden få acceptera en lägre ambitionsnivå i fråga om de första planerna, som skulle ha en provisorisk karaktär. Möjlighet skulle enligt ett par remissinstanser också finnas för kommuner som inte klarade uppgiften att övergångsvis få bidrag enligt i huvudsak hittillsvarande bidragsnormer. Några remissinstanser har intagit en mera markerat tveksam ståndpunkt till möjligheterna att redan år 1973 genomföra den första etappen och föreslagit ett års senareläggning av denna.

För min del har jag varit medveten om de svårigheter som ett så hårt pressat tidsprogram skulle innebära. Många kommuner har utan tvekan en god planeringsberedskap, men det finns å andra sidan också många kommuner som inte nått så långt i sitt planeringsarbete. Det bör framhållas att det här i viss mån är fråga om en engångsinsats. Sedan lokala trafikförsörjningsplaner väl upprättats, blir det mera fråga om successiv uppföljning och anpassning av dem.

Med hänsyn till angivna övergångsproblem förordar jag en tidtabell, som innebär att bidragen till den lokala trafikservicen första gången utgår fr. o. m. trafikåret augusti 1974—augusti 1975. Viktigt är givetvis då att tiden fram till dess utnyttjas på ett effektivt sätt så att genomförandet kan ske smidigt och utan onödiga störningar. Härmed följer att fram till angivna trafikår nuvarande bidragsordning i sin helhet gäller. Fr. o. m. angivna trafikår, då de nya bidragsbestämmelserna tillämpas för den lokala trafikservicen, begränsas — på sätt utredningen föreslagit — bidragsgivningen enligt nuvarande ordning till den trafik som ej omfattas av de lokala trafikförsörjningsplanerna. Jag beräknar att arbetet med den regionala trafikplaneringen i landets olika län under år 1974 hunnit så långt att ett förslag då kan föreläggas riksdagen om förutsättningarna för bidrag till regional buss- trafik. Efter lämplig förberedelsestid kan sedan denna andra etapp genomföras, varvid samtidigt nuvarande bidragssystem i sin helhet kan avvecklas.

I fråga om bidragsgivningen till lokal trafikservice bygger denna på följande befogenhetsfördelning. Kommunerna med sitt primäransvar för den lokala trafikservicen har i enlighet med det föregående att upprätta de lokala trafikförsörjningsplaner som bl. a. ligger till grund för bidragsgivningen. Genom planerna ges möjlighet till samordning av trafikbehov och trafikresurser och ett rationellt utnyttjande av de senare. I anslutning härtil kan kommunerna bedöma i vad mån trafikbehov föreligger som

inte kan tillgodoses inom ramen för kostnadstäckning men som bedöms ha den angelägenhet att kommunerna är beredda att tillgodose dem och då med utnyttjande även av de statliga bidragsmedel som kan stå till förfogande. Det är också kommunerna som naturligen förhandlar och träffar överenskommelser med trafikföretagen. Länsstyrelserna bör — som utredningen föreslagit — svara för prövningen av de bidragsanspråk som kommunerna framför. De avses också — inom de regionala bidragsramar som enligt det följande bör ställas till deras förfogande — ta ställning till i vilken utsträckning bidrag kan utgå till berörda kommuner. För den erforderliga samordningen och tillsynen av bidragssystemet m. m. bör — i enlighet med utredningens förslag — finnas en central nämnd.

Inrättandet av en sådan central nämnd har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Endast i något fall har förordats att ifrågavarande uppgifter läggs på transportnämnden, som ju handlägger frågor rörande nuvarande bussbidrag. Jag finner inte en sådan lösning ändamålsenlig. Transportnämndens centrala uppgifter avser beredskapsfrågor inom transportområdet och internationell landsvägstrafik. I stället anser jag, att dess uppgifter avseende nuvarande bussbidrag bör — under den övergångstid dessa finns kvar — föras över till den nya centrala nämnden. Denna — som lämpligen kan benämnas bussbidragsnämnden — avses i övrigt verka för en över hela landet enhetlig tillämpning av bidragssystemet, meddela tillämpningsföreskrifter och anvisningar till vägledning för kommunernas och länsstyrelsernas beredning och handläggning av bidragsfrågorna och i övrigt stå till förfogande för rådgivning avseende tillämpning av bidragsbestämmelserna. Nämnden bör från tid till annan granska länsstyrelsernas bidragsunderlag från principiella synpunkter, därvid kan övervägas behovet av kompletterande anvisningar. Över huvud bör nämnden följa upp bidragsverksamheten och se i vad mån den på sätt som förutsatts främjar samordning och en rationell utformning av den kollektiva trafikservicen. I förekommande fall bör nämnden påtala brister och föreslå förbättringar i systemet. Nämnden bör slutligen handlägga de med bidragsverksamheten förenade anslagsfrågorna samt förelägga Kungl. Maj:t förslag om hur beviljade anslag — i form av i det följande angivna medelsramar — bör fördelas mellan de olika länen.

I enlighet med utredningens förslag anser jag, att nämnden bör bestå av tre till fem ledamöter som har sakkunskap och erfarenhet i fråga om samhällsplanering och trafikförhållanden etc. och som inte företräder partsintressen. Till nämnden bör knytas ett kansli. För kansliet beräknar jag fyra tjänster, varav en för chef och två för handläggare. Chefen bör ha kunnighet och erfarenhet i trafikfrågor. En av de båda handläggartjänsterna erhålls genom överföring av en tjänst från trans-

portnämnden i samband med att dennas handläggning av bidragsfrågor upphör.

Beträffande avtalsbara anställnings- och arbetsvillkor avser jag att ge statens avtalsverk det förhandlingsuppdrag som behövs.

Jag vill här något uppehålla mig vid den ungefärliga *t i d t a b e l l* och *h a n d l ä g g n i n g s o r d n i n g* som enligt min mening bör gälla för *b i d r a g s v e r k s a m h e t e n*. Inför det första trafikåret — augusti 1974—augusti 1975 — har jag härvid särskilt beaktat behovet av handläggningstider, som ger kommunerna möjlighet att skapa de planeringsmässiga förutsättningarna för bidragssystemet.

Vid bifall till förslaget avseende utformningen av bidragsverksamheten avses bussbidragsnämnden inrättas den 1 juli 1973. Därmed kan erforderliga tillämpningsföreskrifter och anvisningar börja utfärdas till vägledning för kommuner, länsstyrelser och trafikföretag. Kommunerna ges god tid att utarbeta resp. fullfölja arbetet på sina lokala trafikförsörjningsplaner, i första hand då såvitt avser deras landsbygdsdelar. Detta arbete förutsätts ske i kontakt med trafikföretagen så att planerna kan konkretiseras med hänsyn till alternativa kostnads- och serviceöverbälganden. Utarbetade planer förutsätts föreligga vid årsskiftet 1973—1974, då de skall insändas till länsstyrelserna. Dessa har att göra en allmän bedömning av planerna från bidragssynpunkt. Omkring den 15 februari skall länsstyrelserna i skrivelser till bussbidragsnämnden sammanställa bidragsanspråken och redovisa sin syn på dessa och deras förenlighet med bidragsförutsättningarna. Bussbidragsnämnden skall med ledning av länsstyrelsernas redovisning föreslå Kungl. Maj:t hur det anslag, som anvisas av riksdagen, i form av medelsramar bör fördelas mellan länen. Kungl. Maj:t får förutsättas meddela beslut i frågan kring den 15 april. Här efter har länsstyrelserna — på grundval av de angivna planerna och med hänsyn tagen till senare vidtagna justeringar och kompletteringar — att kring den 1 juni besluta om de bidragsmedel som skall ställas till de enskilda kommunernas förfogande. Dessa beslut bör vara slutgiltiga så att kommunerna har säkert underlag för att träffa definitiva överenskommelser med trafikföretagen om trafiken under det kommande trafikåret. De medel som beviljats av riksdagen och som genom Kungl. Maj:ts beslut fördelats på resp. länsstyrelser ställs till dessas förfogande den 1 juli. I fråga om utanordningarna till kommunerna föreslår jag en ordning som innebär att hälften av de bidrag som länsstyrelserna beviljat kommunerna utbetalas sedan halva trafikåret gått. Återstoden utbetalas efter trafikårets slut, därvid avräkning eventuellt sker med belopp som inte behöver tas i anspråk, därför att trafiken gett bättre resultat än som förutsatts vid prövningen och det beviljade bidraget därigenom kommit att överstiga den kostnadsandel som staten högst svarar för.

Den angivna tidtabellen bör i huvudsak kunna läggas till grund för de årliga handläggningsrutinerna, därvid modifikationer vid behov får göras med hänsyn till vunna erfarenheter.

För den trafik som med hänsyn till avgränsningen av vad som är att betrakta som lokal trafik inte omfattas av de lokala trafikförsörjningsplanerna skall enligt det föregående övergångsvis t. v. gälla i huvudsak nuvarande bidragsordning med av omläggningen i övrigt tekniskt betingad anpassning. Även om gränsdragningen i allmänhet ger sig själv får det ankomma på bussbidragsnämnden att meddela de närmare anvisningar som kan visa sig erforderliga.

Årskostnaderna för en bidragsgivning, som innefattar dels det föreslagna stödet till lokal trafikservice, dels stödet till övrig trafik enligt nuvarande bidragsordning, beräknar jag i likhet med utredningen till ca 28 milj. kr. Härav avser uppskattningsvis ca 21 milj. kr. den lokala och ca 7 milj. kr. den övriga trafikservicen. Jämfört med det för innevarande budgetår anvisade anslaget — 17 milj. kr. — innebär det en ökning med ca 11 milj. kr., som hänförs sig till den lokala trafikservicen. Av ökningen hänförs sig ca 4 milj. kr. till det inre stödområdet, vilket belopp alltså tillkommer utöver de ca 3 milj. kr. som kan beräknas utgå till ifrågavarande område inom ramen för nuvarande bidragsordning. Den återstående ökningen — ca 7 milj. kr. — avser stödet till övrig lokal landsbygdstrafik.

I fråga om annan trafikservice än den lokala — vilken alltså övergångsvis skall få bidrag enligt i huvudsak nuvarande bidragsordning — kan den i bidragsförfattningen angivna vagnmilerssättningen lämpligen höjas från f. n. 3 kr. till 3: 50 kr. för trafik inom det inre stödområdet och till 3: 25 kr. för trafik i landet i övrigt.

Genom vad jag sålunda föreslagit kan betingelserna för den kollektiva trafikförsörjningen förbättras inom landsbygds- och glesbygdsområdena över huvud. Förslaget ligger därmed klart i linje med de allmänna regionalpolitiska strävandena. Särskild hänsyn har tagits till de speciella problem, som återfinns i de mera utpräglade glesbygderna och som har behandlats av glesbygdsutredningen dels i dess delbetänkande Kommunikationer i glesbygder, dels i dess allmänna betänkande Glesbygder och glesbygdspolitik. En allmän strävan har varit att utforma stödet så att det främjar samordning av trafikbehov och trafikresurser samt en rationell utformning av den kollektiva trafikapparaten. Betydelsefullt är att man härigenom också främjar en rationalisering inom busstrafiknäringen. Vid kostnadsberäkningen har hänsyn tagits till angivna samordnings- och rationaliseringseffekter.

I anslutning till det föregående vill jag understryka den betydelse som ett successivt genomfört reviderat bussbidragssystem får genom den ökade handlingsfrihet som skapas i fråga om transportalternativ.

Detta är av särskild betydelse, när det gäller att i valet mellan järnvägs- och busstrafik få en arbetsfördelning som låter vardera transportmedlet handha de transportuppgifter för vilka det i särskild grad är ägnat.

Då det reviderade bidragssystemet avses träda i funktion fr. o. m. trafikåret 1974—1975 blir det i nästa års statsverksproposition aktuellt att begära erforderligt reservationsanslag för ändamålet. För budgetåret 1973/74 bör anslag för bidragsändamål beräknas med hänsyn till att nuvarande bidragsordning i sin helhet alltjämt består. För ändamålet föreslår jag, att ett oförändrat reservationsanslag om 17 milj. kr. anvisas.

För att bussbidragsnämnden skall kunna inleda sin verksamhet den 1 juli 1973 bör medel beräknas för nämndens verksamhet. Härför erfordras — med den i det föregående tänkta kansliorganisationen — 360 000 kr., vilket föreslås anvisat under ett förslagsanslag benämnt Bussbidragsnämnden. Samtidigt minskar transportnämndens kostnader med ca 125 000 kr.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

- 1) godkänna de av mig i det föregående redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem,
- 2) godkänna att en bussbidragsnämnd med de uppgifter jag har angett inrättas den 1 juli 1973,
- 3) till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budgetåret 1973/74 anvisa ett reservationsanslag av 17 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
- 4) till *Bussbidragsnämnden* för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 360 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Margit Edström