Trafikutskottets betänkande

1984/85:24

om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1984/85:100 bil. 8)

Sammanfattning

I betänkandet redogörs inledningsvis för innebörden av den s. k. länshuvudmannareformen, som riksdagen beslutade om år 1978 och som i viktiga avseenden kompletterades genom riksdagsbeslut år 1983.

Härefter behandlas anslagsfrågor. Utskottet tillstyrker regeringens förslag om en medelsanvisning för nästa budgetår på 297,7 milj. kr. Yrkanden i m-, c- och fp-motioner om en medelsanvisning på resp. 24,3, 307,7 och 227,7 milj. kr. avstyrks. Yrkandena följs upp med en reservation från vart och ett av de tre partierna.

Vid behandlingen av anslagsfrågorna avstyrker utskottet också dels ett m-yrkande, dels ett fp-yrkande om att nuvarande statsbidrag skall upphöra att utgå i vissa delar. Yrkandena följs upp med reservationer.

Vidare avstyrks två c-motioner om omfördelning av statsbidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken till förmån för glesbygdslänen. C-ledamöterna reserverar sig.

I tre c-motioner och en vpk-motion yrkas att länshuvudmännen skall få statligt bidrag till driften av sådan lokal eller regional järnvägstrafik för vilken de kan ha ansvaret till följd av det nämnda riksdagsbeslutet år 1983. Yrkandena avstyrks. I en c-reservation och en vpk-reservation yrkas bifall till resp. motionsyrkanden.

Minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken är en fråga som behandlas med anledning av yrkanden i c-, fp- och vpk-motioner. Samtliga dessa yrkanden bör enligt utskottet lämnas utan någon riksdagens åtgärd. Frågan berörs i ett särskilt yttrande av fp-ledamoten.

Slutligen avstyrker utskottet yrkanden dels i en s-motion om förbättring av kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå, dels i en c-motion om vissa ersättningsfrågor som berör länshuvudmännens köp av trafiktjänster från SJ.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik. Regeringen har i proposition 1984/85:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt I. Transportstöd m. m., punkt I 5. (s. 132–133) föreslagit att riksdagen *dels* godkänner vad föredragande departementschefen har föreslagit om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken, *dels* till Ersättning till

lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 297 723 000 kr.

Motionerna

Motioner som lagts fram under den allmänna motionstiden 1985

I motion 1984/85:352 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om granskning och utredning beträffande

1. det allmännas bidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik,
2. åtgärder för effektivisering av lokal och regional kollektiv trafik.

I motion 1984/85:438 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar införa ett bidrag till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertagit betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik.

I motion 1984/85:439 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 18), att riksdagen beslutar att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1985/86 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 10 milj. kr. höjt förslagsanslag på 307 723 000 kr.

I motion 1984/85:463 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande kostnadstäckning i lokal och regional kollektivtrafik.

I motion 1984/85:749 av Ulla Tillander och Rosa Östh (båda c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om storleken på bidraget till SJ:s gemensamma kostnader vid huvudmans köp av trafiktjänster.

I motion 1984/85:1056 av Karin Israelsson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära förslag till omfördelning av statsbidraget till linjetrafik enligt de riktlinjer som framförs i motionen.

I motion 1984/85:1364 av Olle Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3–5),

3. att riksdagen beslutar att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 70 milj. kr. sänkt reservationsanslag på 227 723 000 kr.,
4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående fortsatta subventioner från staten till länshuvudmännen,
5. att riksdagen beslutar att statsbidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnväg fr. o. m. budgetåret 1985/86 skall upphöra att utgå.

I motion 1984/85:1962 (delvis) av Nils-Olof Gustafsson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående förbättringen av kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå vad gäller kollektivtrafiken.

I motion 1984/85:1975 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Kerstin Andersson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar införa ett bidrag till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertar betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik.

I motion 1984/85:2552 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 11–13),

11. att riksdagen till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 24 323 000 kr.,

12. att riksdagen beslutar att nuvarande regler om ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik skall upphöra att gälla den 30 juni 1985, förutom vad avser ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik,

13. att riksdagen avslår regeringens förslag vad avser vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken.

Motioner som lagts fram med anledning av proposition 1984/85:114

I motion 1984/85:2885 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 9),

1. att riksdagen godkänner de i motionen förordade riktlinjerna för statens stöd till kollektivtrafik,

9. att riksdagen beslutar införa ett bidrag till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertagit betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik.

I motion 1984/85:2890 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 8), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om förändring av handläggningsordningen och jämförande kalkylering tåg/buss vid nedläggningsprövning så att

a) det extra statsbidraget skall utgå även om huvudman väljer tågtrafik,

b) då möjlighet till eldrift av motorvagnar och tågdrift med lättare driftsbilligare motorvagnar finns, sådan drift skall omfattas av kalkylen,

c) värderingen av miljöolägenheter enligt departementets översynsutredningar skall tas med i jämförande kalkylering tåg/buss.

Utskottet

1 Inledning

Enligt beslut av riksdagen år 1978 finns från den 1 juli 1983 i varje län en huvudman med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr. 1977/78:364). Samtidigt beslöt riksdagen införa ett förändrat statligt bidragssystem för trafik som anordnas av huvudmannen. Bestämmelser om huvudmannaskapet finns i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Bestämmelser om bidragsgivningen finns i förordningen (1978:443) om statligt stöd till viss kollektiv persontrafik. Bidrag utgår i form av s. k. vägmilsersättning – främst för ett visst antal dubbelturer – och kan bl. a. även avse sådan järnvägstrafik som fyller utpräglade lokala och regionala trafikbehov.

1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr. 1978/79:419) innebar bl. a. att länshuvudmännen – förutom vägmilsersättning – även skulle kunna få ett särskilt statsbidrag för ersättningstrafik vid nedläggning av persontrafik på järnväg. Regler om bidraget finns i förordningen (1983:535) om statsbidrag för viss kollektiv ersättningstrafik. Av förordningen framgår bl. a. att bidrag lämnas för en tid av fem år.

År 1983 beslöt riksdagen att vidga länshuvudmännens ansvarsområde till att även omfatta lokal och regional persontrafik på bandelar utanför riksnätet, dvs. sådana bandelar som genom 1979 års trafikpolitiska beslut hade gjorts till föremål för en nedläggningsprövning (prop. 1982/83:100 bil. 8, TU 1982/83:15, rskr. 1982/83:293). För sådana trafiksvaga bandelar av riksnätet som berättigar SJ till underskottstäckning från staten (dvs. de delar av riksnätet som ingår i det s. k. ersättningsberättigade bannätet) innebar 1983 års beslut vidare ett ansvar för huvudmännen för det trafikutbud som, efter särskilt regeringsbeslut, kunde komma att avgränsas till att vara av lokal eller regional karaktär.

I samband med nedläggningsprövningen kan länshuvudmannen – enligt 1983 års beslut – välja mellan att ersätta trafiken på en bandel utanför riksnätet med busstrafik eller att låta trafiken vara kvar på järnvägen.

I det förstnämda fallet får han ett statsbidrag enligt den nämnda förordningen om statsbidrag för viss kollektiv ersättningstrafik.

Om länshuvudmannen däremot väljer att låta trafiken vara kvar på järnvägen får han betala en viss ersättning till SJ för driften, medan staten svarar för investeringar i infrastrukturen. Detsamma gäller om huvudmannen på bandel som tillhör riksnätets ersättningsberättigade del av SJ vill köpa lokal eller regional persontrafik utöver den ram för antalet interregionala tåg varom regeringen beslutar. Riktlinjer för regleringen av dessa ersättningar har angivits i regeringsbeslut i december 1981 och i juni 1983.

Nedläggningsprövningen är nu i väsentliga delar avslutad.. Berörda länshuvudmäns ansvar för kollektivtrafiken i resp. län vidgas fr. o. m. den 1

juli innevarande år till att även omfatta sådan järnvägstrafik som är av lokal och regional karaktär.

I proposition 1984/85:114 med riktlinjer för järnvägspolitiken föreslås att riksdagen godkänner att prövningen av frågan om fortsatt persontrafik på de delar av inlandsbanan som inte ingår i riksnätet och på bandelen Arvidsjaur–Jörn får anstå fyra fem år.

I sitt betänkande TU 1984/85:22 tillstyrker utskottet regeringens förslag.

2 Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik m. m.

Från anslaget ges statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken. Stödet omfattar sex trafikformer, nämligen linjetrafik, kompletteringstrafik, skärgårdstrafik med fartyg, fjälltrafik med flyg, den trafik som bedrivs av Waxholms Ångfartygs AB, enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting, samt ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik. Stödet till linjetrafiken och ersättningstrafiken lämnas till länshuvudmannen medan stödet till de övriga trafikformerna lämnas till länshuvudman eller kommun.

Med början nästa budgetår utgår ett förenklat och schablonmässigt utformat bidrag för de fem förstnämnda trafikformerna, i den mån de ingår i länshuvudmannens ansvarsområde (prop. 1983/84:100 bil. 8, TU 1983/84:18, rskr. 1983/84:248).

Transportrådet har i sin anslagsframställning för nästa budgetår beräknat anslagsbehovet till 295,1 milj. kr. De största posterna gäller linjetrafiken (246 milj. kr.), ersättningstrafiken (18,9 milj. kr.) och Waxholmsbolagets trafik i Stockholms skärgård (10,5 milj. kr.). Vid anslagsberäkningen har transportrådet – såvitt avser den trafik som ingår i länshuvudmännens ansvarsområde – utgått från en volymökning med 4 % och en ökad kostnadsnivå med 6 %.

Föredragande departementschefen säger sig förutsätta att kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken kan dämpas och att den väntade volymökningen kan finansieras genom effektivitetsvinster. Han har därför räknat upp schablonbidraget till länshuvudmännen med 4 % i stället för 10 %, som transportrådet har föreslagit. Utvecklingen efter den tidpunkt då rådets anslagsframställning överlämnades till regeringen har vidare lett till en uppräkning av bidraget till ersättningstrafiken från 18,1 milj. kr. till 24,3 milj. kr.

Föredraganden erinrar också om riksdagens uttalande – i samband med beslutet att föra Jämtlands län till Umeå sjukvårdsregion – om nödvändigheten av att förbättra länets kommunikationer till Umeå (prop. 1980/81:69, SoU 1980/81:6, rskr. 1980/81:123). Sådana förbättringar krävs nu – enligt föredragandens bedömning – för invånarna i Sveg med omnejd. Han föreslår därför att transportrådet får möjlighet att vid bidragsfördelningen, utöver vad som följer av nuvarande bidragsregler, ge stöd för att trygga en

grundläggande trafikförsörjning mellan Sveg och Umeå. Flyget kan därvid vara ett lämpligt alternativ.

I propositionen föreslås att riksdagen *dels* godkänner vad föredraganden sålunda anfört om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken, *dels* under anslaget anvisar 297,7 milj. kr. för nästa budgetår.

I motion 1984/85:2552 (m) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken.

I samma motion yrkas vidare att riksdagen under anslaget anvisar 24,3 milj. kr. Motionärerna framhåller att cirka en fjärdedel av de sammanlagda kommunala utgifterna täcks av statsbidrag. Denna situation är orimlig – betonas det – med tanke på det stora statliga budgetunderskottet och det förhållandet att kommunerna och landstingen under senare år byggt upp betydande finansiella resurser. För att reducera statsbidragsgivningen till kommunsektorn bör riksdagen avslå regeringens förslag till bidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik, utom såvitt det avser ersättningstrafik.

I motion 1984/85:1364 (fp) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar ett 70 milj. kr. lägre belopp än vad regeringen föreslagit. Enligt motionärerna får inte länshuvudmännens ökade ekonomiska underskott medföra ökande statsbidrag. Den uppräkning av anslaget som regeringen föreslår för nästa budgetår bör därför inte göras. Vidare framhåller motionärerna att statsbidraget till ersättningstrafik utgör en ensidig prioritering av busstrafik i de situationer som uppstår vid övervägandena om huruvida buss- eller järnvägstrafik skall bedrivas.

I motion 1984/85:439 (c) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar ett 10 milj. kr. högre belopp än vad regeringen föreslagit. Beloppet bör enligt motionärerna användas för att ge *dels* länshuvudmännen en högre kostnadskompensation än den av regeringen förordade, *dels* annan skärgårdstrafik än den som Waxholmsbolaget bedriver ett påslag så att den förstnämnda får samma andel av totalkostnaderna täckta med statsbidrag som bolaget får.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad föredraganden föreslagit om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken och tillstyrker därför regeringens förslag i denna del. Härav följer att motion 1984/85:2552 (m) i motsvarande del avstyrks.

Vad härefter gäller yrkandena i motionerna 1984/85:1364 (fp) och 1984/85:2552 (m) om att riksdagen under anslaget anvisar lägre belopp än vad regeringen föreslagit vill utskottet till en början erinra om att en grundläggande förutsättning för länshuvudmannareformen var att kommunernas ökande kostnader för den lokala och regionala trafiken skulle medföra ett ökat statligt ekonomiskt stöd till denna trafik. Det bör vidare erinras om att ett viktigt inslag i 1979 års trafikpolitiska beslut var att länshuvudman, som valde att ersätta nedlagd persontrafik på järnväg med busstrafik, under minst fem år skulle få ett statligt bidrag till ersättningstrafiken.

Utskottet är för sin del inte berett att medverka till att rubba de sålunda fastlagda grunderna för länshuvudmannareformen och 1979 års trafikpolitiska beslut.

I likhet med föredraganden finner utskottet det dock angeläget att kostnadsökningarna inom den lokala och regionala kollektivtrafiken dämpas och att volymökningar i görligaste mån finansieras genom effektivitetsvinster. Den av föredraganden föreslagna uppräkningen av schablonbidraget till länshuvudmännen med sammanlagt 4 % bör därför godtas.

Enligt vad utskottet erfarit har avtalet mellan staten och Stockholms läns landsting om den trafik som bedrivs av Waxholmsbolaget sagts upp med verkan fr. o. m. den 1 augusti 1985. Uppsägningen får den effekten att statsbidraget för Waxholmsbolagets trafik kommer att beräknas enligt samma grunder som gäller för all annan skärgårdstrafik för vilken länshuvudmannen har övertagit ansvaret. Sådant övertagande har skett i flertalet län.

Vad utskottet anfört om föredragandens anslagsberäkningar i vad de avser schablonbidraget till länshuvudmännen gäller även anslagsberäkningarna i övrigt. Med hänvisning härtill och till vad utskottet härutöver nu anfört avstyrks samtliga motionsyrkanden om annan medelsanvisning än den av regeringen föreslagna. Regeringens förslag i motsvarande del tillstyrks.

I motionerna 1984/85:1364 (fp) och 1984/85:2552 (m) framställs yrkanden om *slopande av vissa statsbidrag.*

Sålunda yrkas i den förstnämnda motionen att statsbidraget till ersättningstrafik fr. o. m. budgetåret 1985/86 skall upphöra att utgå. I den sistnämnda motionen yrkas att nuvarande regler om ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik skall upphöra att gälla den 30 juni 1985, utom såvitt de avser ersättningstrafik.

Av utskottets ställningstagande till motionsyrkandena om att begränsa medelsanvisningen under anslaget, så att detta antingen *endast* – eller också *inte alls* – avser ersättningstrafik, följer att även de motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

3 Omfördelning av statsbidraget till viss kollektivtrafik m. m.

Motionerna 1984/85:1056 (c) och 1984/85:2885 (c) gäller omfördelning av statsbidraget till viss kollektivtrafik till förmån för glesbygdslänen.

I den förstnämnda motionen framhålls att statsbidraget till linjetrafiken i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län utgör en högst nödvändig del av finansieringen. Dessa län är därför känsligare än andra för uteblivna uppräkningar av statsbidraget. Uppräkning av befintligt statsbidrag bör ske i de län där statsbidraget utgör mer än 1 kr. per vägkilometer och bekostas genom minskade statsbidrag i de län som har god skattekraft och där statsbidraget utgör en försumbar del av finansieringen.

I motion 1984/85:2885 (c) framhålls att de trafiksvaga banorna visserligen utgör en kostnad för samhället men att de har stor regionalpolitisk betydelse. Detta innebär – heter det vidare i motionen – att statens stöd till kollektivtrafik i vart fall inte får reduceras i de delar av Sverige som tillhör stödområdet. Snarare bör en omfördelning av nuvarande stöd ske till förmån för just glesbygdslänen. Motionärerna yrkar att riksdagen godkänner de sålunda förordade riktlinjerna för statens stöd till kollektivtrafik.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden erinra om de bestämmelser som gäller enligt den inledningsvis berörda förordningen (1978:443) om statligt stöd till viss kollektiv trafik. Stödet lämnas med ett visst belopp per trafikerad vägmil. För bidragsåret 1984/85 är beloppet 27 kr. inom Gotlands, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt 24 kr. för övriga län. Högst tre dubbelturer per dag måndag–fredag och högst två dubbelturer per dag lördag–söndag på varje trafikerad sträcka utgör bidragsgrundande trafik.

Som utskottet nämnt i det föregående beslutade riksdagen förra året om en övergång till ett schablonmässigt utformat bidrag till länshuvudmännen fr. o. m. nästa budgetår. Enligt beslutet bör en utgångspunkt vid schablonbidragets utformning vara den bidragsfördelning som enligt nu gällande regler görs till resp. länshuvudman och som beaktar bl. a. de högre kostnader som är förenade med kollektivtrafik i glesbygd. Vidare gäller enligt beslutet att transportrådet vid bidragsfördelningen bör beakta kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken och att dennas utbyggnad inte kommit lika långt i alla län.

De regler som sålunda gäller och kommer att gälla för statsbidragsgivningen till länshuvudmännens trafik tillgodoser enligt utskottets mening glesbygdens intressen. De motionsyrkanden som nu är i fråga bör inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:1962 (s) behandlas *kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå*. Motionärerna erinrar om riksdagens uttalande år 1980 – i samband med beslutet om överförande av Jämtlands län till Umeå sjukvårdsregion – om nödvändigheten av att förbättra kommunikationerna till Umeå. Enligt motionärerna utgår för närvarande statsbidrag för busstrafik på sträckan Östersund–Umeå. Det är nödvändigt – understryks det i motionen – att länshuvudmannen får sådana långsiktiga ekonomiska garantier att denna förbindelse kan upprätthållas.

Som framgår av utskottets redogörelse i det föregående berörs även i propositionen de förbättringar av kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå som 1980 års riksdagsbeslut nödvändiggör. Föredraganden understryker att sådana förbättringar har skett bl. a. genom inrikesflygets utbyggnad. Ytterligare förbättringar kommer att ske när det nya flygplanet Saab-Fairchild SF 340 sätts i trafik under år 1985. Enligt föredraganden är det

i Jämtlands län endast invånarna i Sveg med omnejd som är i särskilt behov av att få sina allmänna kommunikationer med Umeå ytterligare förbättrade. Han föreslår därför att transportrådet får möjlighet att förbättra nuvarande bidragssystem för att trygga trafikförsörjningen mellan Sveg och Umeå.

Utskottet, som godtar föredragandens bedömning och förslag, vill erinra om att det schablonmässigt utformade statsbidraget till länshuvudmännen kommer att göra det möjligt för dem att fördela bidraget i enlighet med deras egna önskemål. De kan sålunda själva bidra till att skapa sådana garantier för trafiken på ifrågavarande linje som motionärerna aktualiserar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i denna del.

4 Statsbidrag till viss järnvägstrafik

Som utskottet inledningsvis framhållit kan länshuvudmännen under fem år få ett särskilt statsbidrag för trafik som ersätter viss nedlagd lokal och regional kollektiv persontrafik på järnväg. Om en länshuvudman väljer att behålla järnvägstrafiken får han betala ersättning till SJ för driften, medan staten svarar för investeringar i infrastrukturen.

I motionerna 1984/85:438 (c), 1984/85:1975 (c) och 1984/85:2885 (c) yrkas att riksdagen beslutar införa ett bidrag till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertar betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik.

Enligt motionärerna har länshuvudmännen inte två jämförbara alternativ att välja mellan då de har att ta ställning till ersättningstrafik eller fortsatt järnvägstrafik. De av riksdagen fastställda principerna för statsbidragsgivningen till länshuvudmännen innebär att dessa inte får något rimligt bidrag till driften vid fortsatt trafik på järnväg, men ett bidrag motsvarande fem års beräknade förluster för SJ – vid fortsatt spårbunden persontrafik – om man accepterar att persontrafiken överförs till landsväg. Efter femårsperiodens slut kommer kostnaderna för trafiken att helt övervältras på landstingen och kommunerna.

I motion 1984/85:2890 (vpk) betonas att villkoren för statsbidrag till länshuvudmännen för fortsatt tågtrafik och ersättningstrafik måste vara rättvisa. Härför krävs – fortsätter motionärerna – att länshuvudman som väljer fortsatt tågtrafik får samma bidrag som han skulle ha fått för ersättningstrafik. Vidare bör den jämförande kalkyl tåg/buss som sker vid nedläggningsprövning även omfatta eldrift av motorvagnar och tågdrift med lättare driftsbilligare motorvagnar, då möjlighet härtill finns. Den jämförande kalkylen bör också omfatta en samhällsekonomisk kvantifiering av hälso- och miljöolägenheter samt skador i trafiken.

Motionsyrkanden med samma huvudsakliga innebörd som de varom nu är fråga behandlades – och avstyrktes – av utskottet i dess av riksdagen godkända betänkande TU 1983/84:18. Utskottet framhöll där bl. a. att det

särskilda bidraget till ersättningstrafik och det mellan staten och länshuvudmannen delade betalningsansvaret vid fortsatt tågtrafik är ägnade att säkerställa huvudmannens fria val – inom ramen för samhällsekonomiska överväganden – mellan de två trafikformerna. Vidare framgick det av betänkandet att den tid av fem år efter vilken bidraget till ersättningstrafiken skulle slopas fick betraktas som tillräcklig för att denna skulle hinna integreras i länshuvudmannens övriga trafik. Slopandet av bidraget efter femårsperiodens slut ansågs också tillgodose kraven på konkurrensneutralitet mellan järnvägs- och busstrafik i berörda relationer.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor och avstyrker därför till en början ifrågavarande yrkanden i motionerna 1984/85:438 (c), 1984/85:1975 (c) och 1984/85:2885 (c).

Av det anförda följer vidare att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) i den del det avser att bidraget till ersättningstrafik även skall kunna utgå till länshuvudman som väljer tågtrafik.

Den handläggningsordning som gäller för nedläggningsprövningen av bandelar som ej ingår i riksnätet innebär bl. a. att, om överenskommelse om fortsatt tågtrafik ej träffas mellan SJ och vederbörande länshuvudman om villkoren för trafiken, det ankommer på SJ att redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen. Utskottet förutsätter att man vid beredningen inom regeringskansliet beaktar sådana faktorer som enligt motion 1984/85:2890 (vpk) bör omfattas av en jämförande kalkyl tåg/buss.

Något riksdagens tillkännagivande i fråga om de kalkylmetoder som tillämpas vid nedläggningsprövning synes sålunda ej erforderligt. Av det nu anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) i sin helhet.

5 Minskad skattefinansiering av viss kollektivtrafik

I motionerna 1984/85:352 (vpk), 1984/85:463 (c) och 1984/85:1364 (fp) föreslås åtgärder i syfte att minska skattefinansieringen av den lokala och regionala kollektiva persontrafiken.

I den förstnämnda motionen framhålls att kostnaderna för denna trafik medför en allt tyngre börda för kommunernas skattebetalare, inte minst i Norrland. Det är därför naturligt att länsbolagen ökar sina ansträngningar att söka dämpa kostnadsstegringen. Försämringar av servicen blir följden – betonar motionären – och detta i ett läge då kollektivtrafiken förväntas öka. Finansieringen är en nyckelfråga, och nya möjligheter måste prövas. Lokaltrafiken gäller i många fall arbetsresor, och man bör därför pröva någon form av arbetsgivaravgift för att finansiera denna. En sådan konstruktion bör för övrigt kunna medverka i strävandena att minimera antalet arbetsresor genom en bättre lokalisering än för närvarande av bostäder och arbetsplatser.

Motionären yrkar att riksdagen hos regeringen hemställer om granskning och utredning beträffande *dels* det allmännas bidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik, *dels* åtgärder för att effektivisera sådan trafik.

Även i motion 1984/85:463 (c) understryks det erforderliga i en begränsning av skattefinansieringen av kollektivresandet. Enligt motionärerna är det inte biljettpriset i sig utan främst linjedragning, tidtabellsanpassning o. d. som avgör om man reser kollektivt eller ej. Även om biljettpriset höjs avsevärt är det i regel dyrare att använda egen bil för arbetsresorna. En förbättrad kostnadstäckning bör emellertid i första hand – betonar motionärerna – uppnås genom ett ökat antal resenärer med hjälp av behovsanpassade tidtabeller och linjedragningar. Först i sista hand bör en höjning av taxorna utöver vad som motiveras av inflationen komma i fråga.

Enligt motion 1984/85:1364 (fp) bör riksdagen uttala att fortsatta omfattande subventioner till länshuvudmännen inte kommer att utgå. Den ekonomiska sanering av vissa länstrafikbolag som av allt att döma kommer att bli nödvändig måste därför göras av länshuvudmännen själva. För en effektivisering av lokal- och regionaltrafiken är det angeläget att man i trafikutbudet till konsumenterna är öppen för olika transportalternativ.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden till en början erinra om att resandet med den kollektiva busstrafiken har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Länshuvudmannareformen har i allmänhet medfört att kollektivtrafiken blivit bättre och taxorna lägre. Taxorna har också samordnats och månadskort införts i de flesta län. Vidare har i många fall informationen förbättrats genom enhetligare tidtabeller m. m. I flera län har också trafikutbudet förändrats genom t. ex. inrättande av arbetstidsanpassade turer. Utbyggnaden av kollektivtrafiken har lett till ökade kommunala och statliga skattesubventioner. Sålunda täcks för närvarande i genomsnitt 50–60 % av trafikkostnaderna med skattemedel. De sammanlagda bidragen till den lokala och regionala trafiken beräknas till ca 4 miljarder kronor. Finansieringen av denna trafik framstår följaktligen som en allt viktigare fråga.

I en nyligen framlagd rapport från transportforskningsberedningen behandlas ekonomiska förutsättningar och alternativa finansieringsformer för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Tänkbara alternativ är enligt rapporten arbetsgivaravgift, biltrafikavgift, lägesavgift och en belastningsanpassad taxa innebärande högre avgifter under högtrafiktid än under lågtrafiktid.

Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av effektivitetsvinster för att begränsa skattefinansieringen av ifrågavarande trafik.

I proposition 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg lämnas förslag som syftar till att effektivisera trafiken. Enligt propositionen nås det syftet genom lagstiftning, varigenom bl. a. länshuvud-

männen får rätt att bedriva linjetrafik på väg utan linjetrafiktillstånd samtidigt som tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik upphör att gälla. Utskottet återkommer senare i vår till förslagen i propositionen.

Transportforskningsberedningens rapport och den nämnda propositionen är enligt utskottets mening ägnade att tillgodose sådana krav på åtgärder som synes åsyftas i motion 1984/85:352 (vpk). Denna bör därför kunna lämnas utan åtgärd.

Vad gäller de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga vill utskottet erinra om att det är länshuvudmännen som har det ekonomiska och politiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Statsmakterna kan sålunda inte rimligtvis ge länshuvudmännen direktiv i t. ex. trafikmässiga eller ekonomiska frågor på sätt som motionärerna synes avse. Vidare bör det enligt utskottets mening inte komma i fråga att riksdagen uttalar sig om den fortsatta omfattningen av statsbidrag till länshuvudmännen, såsom föreslås i motion 1984/85:1364 (fp).

Av det anförda följer att även sistnämnda motion och motion 1984/85:463 (c) i här berörda delar bör lämnas utan någon *riksdagens* åtgärd.

6 SJ:s gemensamma kostnader vid länshuvudmans köp av trafiktjänster

I inledningen till detta betänkande erinras om att regeringen har beslutat att SJ skall tillämpa vissa riktlinjer för reglering av ersättning vid länshuvudmännens utnyttjande av tåg för lokal eller regional trafik.

Regeringens beslut – som baseras på riksdagsuttalanden – innebär såvitt nu är i fråga i huvudsak följande: Huvudman som önskar att persontrafik på järnväg upprätthålls på bandel som inte tillhör riksnätet skall betala SJ en ersättning som motsvarar särkostnaderna för trafiken samt ett tillägg för täckning av de gemensamma kostnaderna i järnvägstrafiken. Storleken på detta tillägg bör avpassas så att den lokala och regionala persontrafik som SJ bedriver enligt avtal med länshuvudmannen bär sin andel av SJ:s gemensamma kostnader. Tillägget får inte vara så stort att det täcker underskott i annan trafik eller kostnader för tjänster som länshuvudmannen inte efterfrågar. Vidare skall hänsyn tas till att huvudmannen inte skall belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i det ersättningsberättigade bannätet. Tillägget får utgå med högst 50 % av särkostnaderna.

I motion 1984/85:749 (c) framhålls att ifrågavarande regler medför risker för att en länshuvudman kan få betala för stor del av SJ:s gemensamma kostnader. Enligt motionärerna bör tillägget inte vara högre än 10 eller högst 15 % av särkostnaderna.

Utskottet vill med anledning av denna motion erinra om att reglerna innebär att det tillägg som en länshuvudman har att betala för SJ:s

gemensamma kostnader får uppgå till *högst* 50 % av särkostnaderna. Det är sålunda en förhandlingsfråga mellan vederbörande länshuvudman och SJ till vilket procenttal som tillägget skall fastställas. Utskottet förutsätter att regeringen beaktar vunna erfarenheter av ersättningsfrågornas handläggning och, om så krävs, kompletterar reglerna.

Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
   a. med bifall till regeringens förslag i denna del och med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 13 godkänner vad som i propositionen anförs om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken,
   b. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1984/85:439 (c) yrkande 18, 1984/85:1364 (fp) yrkande 3 och 1984/85:2552 (m) yrkande 11 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 297 723 000 kr.,
2. beträffande *slopande av vissa statsbidrag*
   att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 5 och 1984/85:2552 (m) yrkande 12,
3. beträffande *omfördelning av statsbidraget till viss kollektivtrafik*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1984/85:1056 (c),
   b. avslår motion 1984/85:2885 (c) yrkande 1,
4. beträffande *kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:1962 (s) i denna del,
5. beträffande *statsbidrag till viss järnvägstrafik*
   att riksdagen
   a. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 1, 1984/85:1975 (c) yrkande 1 och 1984/85:2885 (c) yrkande 9,
   b. avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 8,
6. beträffande *minskad skattefinansiering av viss kollektivtrafik*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1984/85:352 (vpk) utan åtgärd,
   b. lämnar motion 1984/85:463 (c) yrkande 2 utan åtgärd,
   c. lämnar motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 4 utan åtgärd,

7. beträffande *SJ:s gemensamma kostnader vid länshuvudmans köp av trafiktjänster*
att riksdagen avslår motion 1984/85:749 (c).

Stockholm den 9 maj 1985

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Ingrid Andersson (s), Lisbet Calner (s) och Margareta Persson (s).

Reservationer

1. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "del tillstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet ansluter sig för sin del till de överväganden som enligt motion 1984/85:2552 (m) talar för att dels avslå regeringens förslag i vad det avser vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken, dels begränsa medelsanvisningen till att omfatta 24,3 milj. kr.

Av det anförda följer att ifrågavarande motionsyrkanden tillstyrks. Regeringens förslag samt yrkandena i motionerna 1984/85:439 (c) och 1984/85:1364 (fp) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen

a. med bifall till motion 1984/85:2552 (m) yrkande 13 avslår regeringens förslag om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken,

b. med bifall till motion 1984/85:2552 (m) yrkande 11 samt med avslag på regeringens förslag i denna del och motionerna 1984/85:439 (c) yrkande 18 och 1984/85:1364 (fp) yrkande 3 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 24 323 000 kr.,

2. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "del tillstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har – – – (lika med utskottet) – – – trafikpolitiska beslut.

Utskottet kan därför inte heller godta den begränsade uppräkning av schablonbidraget till länshuvudmännens trafik som föredraganden förordar. Den ökning av anslaget som föreslås i motion 1984/85:439 (c) skulle medföra en skäligare kompensation än den som regeringen föreslår för länshuvudmännens ökade kostnader samt en rättvisare fördelning än för närvarande av stödet till skärgårdstrafiken.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker yrkandet i nyssnämnda motion om en medelsanvisning på 307,7 milj. kr. Regeringens förslag liksom förslagen i motionerna 1984/85:1364 (fp) och 1984/85:2552 (m), som alla innebär en medelsanvisning med lägre belopp än det av utskottet sålunda förordade, avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen

a. med bifall till regeringens förslag i denna del och med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 13 godkänner vad som i propositionen anförs om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken.

b. med anledning av regeringens förslag i denna del och med bifall till motion 1984/85:439 (c) yrkande 18 samt med avslag på motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 3 och 1984/85:2552 (m) yrkande 11 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 307 723 000 kr.,

3. Anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (mom. 1)

Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "del tillstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har – – – (lika med utskottet) – – – del avstyrks.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt motion 1984/85:1364 (fp) talar för att begränsa medelsanvisningen till att omfatta 227,7 milj. kr.

Av det anförda följer att ifrågavarande motionsyrkande tillstyrks. Förslagen till medelsanvisning i propositionen samt i motionerna 1984/85:439 (c) och 1984/85:2552 (m) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen

a. med bifall till regeringens förslag i denna del och med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 13 godkänner vad som i propositionen anförs om vidgad bidragsgivning till kollektivtrafiken,

b. med bifall till motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 3 samt med avslag på regeringens förslag i denna del och motionerna 1984/85:439 (c) yrkande 18 och 1984/85:2552 (m) yrkande 11 till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 227 723 000 kr.,

4. Slopande av vissa statsbidrag (mom. 2)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser – under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "fråga avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Av utskottets ställningstagande till frågan om att begränsa medelsanvisningen under anslaget så att det endast avser ersättningstrafik följer att samtliga bestämmelser om statsbidrag till den lokala och regionala kollektiva persontrafiken utom de som avser ersättningstrafik bör upphävas med verkan från den 1 juli innevarande år. Det ankommer på regeringen att se till att så sker.

Av det anförda följer att syftet med motion 1984/85:2552 (m) i här berörd del torde få anses tillgodosett samt att motion 1984/85:1364 (fp) i motsvarande del avstyrks.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *slopande av vissa statsbidrag*

att riksdagen med anledning av motion 1984/85:2552 (m) yrkande 12 samt med avslag på motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Slopande av vissa statsbidrag (mom. 2)

Olle Grahn (fp) anser – under förutsättning av bifall till reservation nr 3 –

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "fråga avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Av utskottets ställningstagande till frågan om att begränsa medelsanvisningen under anslaget så att det bl. a. inte avser ersättningstrafik följer att bestämmelserna om statsbidrag till sådan trafik bör upphävas med verkan

från den 1 juli innevarande år. Det ankommer på regeringen att se till att så sker.

Av det anförda följer att syftet med motion 1984/85:1364 (fp) i här berörd del torde få anses tillgodosett samt att motion 1984/85:2552 (m) i motsvarande del avstyrks.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *slopande av vissa statsbidrag*
att riksdagen med anledning av motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 5 samt med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Omfördelning av statsbidraget till viss kollektiv trafik (mom. 3)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "De regler" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill inte bestrida att de regler som sålunda gäller och kommer att gälla för statsbidragsgivningen till länshuvudmännen i viss utsträckning gynnar glesbygdslänen. Utskottet delar emellertid också motionärernas uppfattning att glesbygdslänen berörs mera av uteblivna uppräkningar av statsbidraget än andra län. En omfördelning av bidraget enligt de riktlinjer som anges i motion 1984/85:2885 (c) är därför enligt utskottets mening angelägen. Omfördelningen bör få en sådan generell utformning som avses i nämnda motion och ej endast avse Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län såsom föreslås i motion 1984/85:1056 (c).

Utskottet tillstyrker sålunda motion 1984/85:2885 (c) såvitt nu är i fråga. Härav följer att syftet med motion 1984/85:1056 (c) torde få anses tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *omfördelning av statsbidraget till viss kollektivtrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2885 (c) yrkande 1 och med anledning av motion 1984/85:1056 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Statsbidrag till viss järnvägstrafik (mom. 5)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Motionsyrkanden med" och på s. 10 slutar med "sin helhet" bort ersättas med text av

följande lydelse:

Länshuvudmännens ansvar för lokal och regional kollektivtrafik på väg, utvidgningen av deras ansvarsområde till att kunna omfatta även viss järnvägstrafik och skyldigheten för dem att därvid svara för driftkostnaderna, handläggningsordningen för nedläggningsprövningen samt det generöst tilltagna bidraget till ersättningstrafik är faktorer som enligt utskottets mening allesammans medför att länshuvudmännen i själva verket har näst intill obefintliga möjligheter att kunna behålla järnvägstrafiken på de av nedläggningsprövningen omfattade bandelarna.

Med hänsyn till tidigare riksdagsuttalanden om bl. a. statens ansvar även för det regionala bannätet och om prioritering av spårbunden trafik synes åtgärder böra vidtas för att i nedläggningsprövningens andra skede förbättra länshuvudmännens möjligheter till ett fritt val mellan fortsatt järnvägstrafik och ersättningstrafik på väg på de trafiksvaga linjerna. Det i de tre c-motionerna föreslagna driftbidraget på 20 kr. per tågkilometer synes väl ägnat att stärka länshuvudmännens valmöjligheter. Härigenom tillgodoses också kraven på konkurrensneutralitet mellan sådan järnvägs- och busstrafik som är i fråga – utan den kostnadsövervältring från staten till länshuvudmännen som slopandet av det särskilda bidraget efter fem år kan komma att innebära.

Driftbidraget bör enligt utskottets mening kunna utgå fr. o. m. den 1 juli innevarande år. Det kan därigenom komma de länshuvudmän till godo vilka i samband med nedläggningsprövningens första skede har beslutat att överta ansvaret för lokal och regional persontrafik på järnväg.

Det ankommer på regeringen att utfärda föreskrifter om driftbidraget.

Av det anförda följer att syftet med motionerna 1984/85:438 (c), 1984/85:1975 (c) och 1984/85:2885 (c) i här berörda delar torde få anses tillgodosett.

Den handläggningsordning som gäller för nedläggningsprövningen av bandelar som ej ingår i riksnätet innebär bl. a. att, om överenskommelse om fortsatt tågtrafik ej träffas mellan SJ och vederbörande länshuvudman om villkoren för trafiken, det ankommer på SJ att redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen. Utskottet förutsätter att man vid beredningen inom regeringskansliet beaktar sådana faktorer som enligt motion 1984/85:2890 (vpk) bör omfattas av en jämförande kalkyl tåg/buss.

Något riksdagens tillkännagivande i fråga om de kalkylmetoder som tillämpas vid nedläggningsprövningen synes sålunda ej erforderligt. Vad gäller yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) i övrigt torde utskottets ställningstagande till yrkandena i c-motionerna få anses innebära att syftet även med förstnämnda yrkande i berörda del i huvudsak tillgodoses.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *statsbidrag till viss järnvägstrafik*
att riksdagen med anledning av motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 1, 1984/85:1975 (c) yrkande 1, 1984/85:2885 (c) yrkande 9 och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Statsbidrag till viss järnvägstrafik (mom. 5)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Motionsyrkanden med" och på s. 10 slutar med "sin helhet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den i sistnämnda motion uttalade uppfattningen. Ett statsbidrag bör sålunda utgå till de länshuvudmän som fr. o. m. den 1 juli innevarande år övertar ansvaret för lokal och regional järnvägstrafik. Vidare bör de i motionen angivna kalkylmetoderna tillämpas vid den fortsatta nedläggningsprövningen.

Utskottet tillstyrker följaktligen yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk). Genom detta ställningstagande torde syftet med motionerna 1984/85:438 (c), 1984/85:1975 (c) och 1984/85:2885 (c) i de delar som nu är i fråga få anses tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *statsbidrag till viss järnvägstrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 8 samt med anledning av motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 1, 1984/85:1975 (c) yrkande 1 och 1984/85:2885 (c) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilt yttrande

Minskad skattefinansiering av viss kollektivtrafik (mom. 6 c)

Olle Grahn (fp) anför:

Riksdagen kan givetvis inte nu ta ställning till den exakta omfattningen av statsbidragsgivningen till den lokala och regionala kollektivtrafiken i ett längre perspektiv än det som gäller för nästa budgetår.

Vad jag och min medmotionär velat markera är en politisk viljeinriktning att på sikt avsevärt minska det statliga stödet.

minab/gotab Stockholm 1985 82723