

**Nr 10****Trafikutskottets betänkande med anledning av propositionen 1975:1 såvitt avser anslaget till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik jämte motioner****Propositionen**

I propositionen 1975:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under punkten E 19 (s. 185–195) föreslagit riksdagen att *dels* godkänna de riktlinjer för utökat stöd för den regionala busstrafiken som i protokollet över regeringsärenden förordats, *dels* bemyndiga regeringen att vid behov anpassa utgående vagnmilersättningar, *dels* till Statligt stöd till icke lönsam busstrafik för budgetåret 1975/76 anvisa ett förslagsanslag av 36 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Statligt stöd till icke lönsam busstrafik utgår enligt kungörelsen (1965:201, omtryckt 1973:640) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden och kungörelsen (1973:639, ändrad 1974:607) om statligt stöd till lokal landsbygdstrafik.

Bussbidragsnämnden utför den slutliga granskningen av ansökningar och meddelar beslut i bidragsfrågor enligt 1965 års kungörelse samt avger förslag till Kungl. Maj:t om fördelning av anslagsmedel mellan länen i form av medelsramar enligt 1973 års kungörelse.

**Motionerna**

I motionen 1975:54 av herrar Torwald (c) och Stjernström (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till nya kriterier för vad som skall anses vara regional trafik.

I motionen 1975:858 av herr Sellgren (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär 1. att stödet till olönsam lokal landsbygdstrafik ges ett förenklat handlägningsförfarande, 2. att avräkningsförfarandet i vad gäller skolskjutsintäkterna ses över, 3. att länsstyrelserna ges befogenhet att fastlägga avgränsningen mellan regional och lokal trafik, 4. att stödet till regional trafik omfattar de i de regionala trafikplanerna upptagna linjerna samt att stödet ej begränsas till två dagliga dubbelturer, 5. att reglerna för gränsdragningen mellan regional och lokal trafik nyanseras och att speciell hänsyn tages till ystora kommuners problem samt till gränsområdena mot inre stödområdet.

I motionen 1975:1473 av herr Lindahl i Hamburgsund (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 1), att riksdagen begär att regeringen senast till hösten 1975 lägger fram förslag om utformningen av stöd till olönsam skärgårdstrafik.

I motionen 1975:1478 av herrar Mattsson i Skee (c) och Mattsson i Lane-Herrestad (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om översyn och förslag till nya och förenklade regler för stöd till lokal landsbygdstrafik.

### Utskottet

Under 1973 års riksdag beslöts ändrade regler för det statliga stödet till icke lönsam busstrafik (prop. 1973:53, TU 1973:13, rskr 1973:203).

I fråga om bidragsgivningen avseende den *lokala* trafikservicen innebar riksdagens beslut år 1973 – i förening med riksdagens ställningstagande år 1974 med anledning av vissa motioner (TU 1974:9, rskr 1974:111) – att bidrag skall utgå till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje med 50 procent av det bidragsgrundande underskottet. Till lokal trafikservice i kommuner inom det inre stödområdet skall ett förstärkt bidrag utgå med 75 procent av det bidragsgrundande underskottet. Där synnerliga skäl föreligger kan högre bidrag utgå. Det nya stödet till lokal landsbygdstrafik tillämpas fr. o. m. det bidragsår som börjar den 1 augusti 1974.

I motionerna 858 och 1478 har yrkats att reglerna för *handläggningsförfarandet* beträffande bidragen till den lokala trafiken måtte förenklas.

Även utskottet vill framhålla vikten av att bestämmelserna på området utformas på sådant sätt att tillämpningen underlättas så att därigenom administrationen för kommunerna ej blir onödigt betungande. Utskottet förutsätter att vederbörande myndigheter uppmärksammat följer frågan och med beaktande av det anförda vidtar de ändringar av hithörande regler och anvisningar som kan anses påkallade. Någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida synes ej erforderlig varför motionerna avstyrks i nu berörd del.

I motionen 858 har yrkats att ansökningsförfarandet i vad gäller *skolskjutsintäkterna* ses över. I motionen 1478 har hemställts om *nya* regler för stöd till lokal landsbygdstrafik.

Beträffande frågan om bidrag för skolskjutsning vill utskottet erinra om att sådant utgår till kommunerna vid sidan av bussbidragssystemet. Vissa samordningsproblem kan härvid uppkomma. Ytterligare erfarenhet av de nyligen ändrade reglerna torde dock böra erhållas innan ändringar kommer till stånd. Med hänsyn härtill avstyrks motionerna i denna del.

Beträffande den trafik som ej omfattas av lokala trafikplanerna och som närmast har karaktären av *regional* trafik beslutade riksdagen år 1973 en ordning att tillämpas t. v., innebärande att hittillsvarande bidragsbestämmelser i tillämplig utsträckning skulle äga giltighet. I enlighet härmed utgår

till sådan trafik bidrag för högst en dubbeltur om dagen med en vagnmilersättning som normalt utgör 3:25 kr. men som beträffande inre stödområdet höjts till 3:50 kr.

Departementschefen behandlar i budgetpropositionen frågan om det fortsatta stödet till den regionala busstrafiken. I sammanhanget hänvisas till den regionala trafikplanering som nyligen – i en första omgång – avslutats av länsstyrelserna. Allmänt bör enligt departementschefen den grundläggande principen även framgent vara att linjetrafik på landsbygden primärt skall erbjudas i den omfattning som är möjlig från företagsmässiga utgångspunkter. I de fall där det inte är möjligt att vidmakthålla en rimlig trafikförsörjning med tillgodoseende av kravet på kostnadstäckning anses bidrag böra utgå av allmänna medel. Det konstateras härvidlag att det stöd som utgår till den regionala trafiken inte förslår för att i rimlig utsträckning kunna fullfölja intentionerna i de persontrafikplaner som nu framlagts.

Departementschefen har inte funnit det försvarligt att – i avvaktan på ett mera samlat ställningstagande till olika trafikpolitiska frågor – dröja med genomförandet på kortare sikt av förbättringar i den regionala landsbygds- och glesbygdstrafiken i anslutning till länsstyrelsernas förslag till regionala persontrafikplaner. Det förordas därför en förstärkning och även en mera ändamålsenlig utformning av stödet till den regionala busstrafiken.

I sammanhanget berörs vissa utredningar som på sikt anses kunna påverka utformningen av stödet till den regionala busstrafiken. Det gäller länsberedningen, som i sitt betänkande (SOU 1974:84) Stat och kommun i samverkan har föreslagit att landstingskommunerna skall bli ansvariga för den regionala och lokala kollektivtrafiken inom resp. landstingsområde. Vidare gäller det utredningen om regionala trafikrabatter i form av periodkort och liknande. Det samband som dessa utredningar har med formerna och betingelserna för den regionala trafiken sägs vara anledning till att förslaget fått en provisorisk karaktär.

En utgångspunkt för departementschefens överväganden har enligt budgetpropositionen varit att skapa större överensstämmelse mellan bidragsformerna för lokal och regional trafik. Med länsstyrelsernas nu ingivna slutliga förslag till planer bör därvid förutsättningar ha skapats för att även bidragsgivningen till regional trafik kan göras planeringsanknuten.

Vad i övrigt gäller karaktären hos den trafik som skall omfattas av regionalt stöd anses gällande krav att fyra femtedelar av trafikföretagets hela linjelängd skall ligga utanför stadsplanlagt område böra bortfalla. I stället skall i fortsättningen endast krävas att den enskilda linjen till minst hälften av sin längd skall vara belägen utanför stadsplanlagt område. Vidare föreslås att även bidragsgivningen till den regionala busstrafiken skall kunna avse två dagliga dubbelturer på en linje. Samtidigt bör vagnmilersättningen väsentligt förbättras. Med hänsyn till en – på grundval av bl. a. material inom bussbidragsnämnden – beräknad ungefärlig kostnadstäckningsgrad av åt-

minstone 70 procent anses med en vagnmilersättning på upp till 8 kr. en rimlig kostnadstäckning i allmänhet uppnås. Med hänsyn till den sämre kostnadstäckningsgrad som i åtskilliga fall möter i fråga om det inre stöd-området är departementschefen beredd att för detta område förorda en vagnmilersättning på upp till 10 kr. Departementschefen anser vidare att den högre vagnmilersättningen bör kunna utgå även för såsom regional betecknad trafik på Gotland. Om synnerliga skäl föreligger bör bidrag, liksom hittills, kunna utgå med högre belopp. Det anses vidare få ankomma på regeringen att vid behov anpassa vagnmilersättningen. I fråga om granskningen av bidragsansökningarna avses bussbidragsnämnden få i stort samma uppgift som enligt nuvarande ordning.

Det föreslagna stödet avses tillämpas fr. o. m. det bidragsår som inleds den 1 augusti 1975.

Vad departementschefen nu föreslagit synes ligga helt i linje med utskottets tidigare uttalanden i frågan. Utskottet tillstyrker sålunda för sin del departementschefens förslag i berörda delar.

I fråga om handläggningsförfarandet anför departementschefen bl. a. att det ankommer på bussbidragsnämnden att granska stomlinjenäten i trafikplanerna och bl. a. då med hänsyn till avgränsningen mellan regional och lokal trafik och till den allmänna avvägningen mellan trafikutbud och trafikunderlag. En sådan granskning är nödvändig med hänsyn till den olika grad av konkretion och ambitionsnivå som kännetecknar olika trafikplaner. Departementschefen framhåller i sammanhanget som angeläget att i såväl själva planeringsarbetet som i bidragsgivningen förutsättningar skapas för en ur rättvisesynpunkt rimlig praxis i olika delar av landet. Besked om bussbidragsnämndens ställningstaganden skall lämnas i så god tid före trafikårets ingång att behövliga justeringar och förberedelseåtgärder kan vidtas.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om den provisoriska karaktär som systemet enligt det föregående har. Med hänsyn härtill och med beaktande av det ovan anförda har utskottet ej ansett sig böra tillstyrka yrkandet i motionen 858 att *länsstyrelsen* ges befogenhet att fastlägga avgränsningen mellan regional och lokal trafik. Av samma skäl avstyrks yrkandet i nämnda motion att stödet till regional trafik skall omfatta de i de regionala *trafikplanerna* upptagna linjerna. Ej heller har utskottet funnit sig berett att tillstyrka i yrkandet gjord hemställan att stödet ej begränsas till två dagliga *dubbelturer*.

Vid sin behandling av propositioner om bidrag till lokal landsbygdstrafik (prop. 1973:53) uttalade riksdagen (TU 1973:13) att den t. v. kunde godta den föreslagna gränsdragningen mellan lokal och regional trafik. Frågan om hur lokaltrafiken planerings- och bidragsmässigt borde avgränsas från den regionala trafiken borde dock ytterligare övervägas. Med hänsyn till den storlek som vissa kommuner hade kunde det nämligen ifrågasättas om det var rimligt att beteckna all trafik inom en kommun som lokal.

Med hänvisning härtill och till erfarenheterna från trafikplaneringsarbetet behandlar departementschefen i budgetpropositionen avgränsningen mellan lokal och regional trafik.

Med anledning härav vill utskottet ånyo erinra om systemets provisoriska karaktär samt att frågan om en gränsdragning får ses i ett större sammanhang med beaktande av att pågående utredningar tar upp frågan även ur andra aspekter.

Med hänsyn till det anförda och i avvaktan på resultatet av ifrågavarande utredningsarbete finner utskottet att yrkandena i motionerna 54 och 858 beträffande *kriterier* för resp. *gränsdragning* mellan regional och lokal trafik inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1473 har begärts att regeringen senast till hösten 1975 lägger fram förslag om utformningen av stödet till olönsam *skärgårdstrafik*.

Vid 1974 års riksdag (TU 1974:9, rskr 1974:111) har en särskild utredning och förslag begärts angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna. Med anledning bl. a. härav bereds frågan om stödet till skärgårdstrafiken f. n. av en interdepartemental arbetsgrupp som tillsatts för att göra en allmän översyn av vilka åtgärder som kan vara ägnade att förbättra skärgårdarnas villkor.

Utskottet vill understryka angelägenheten av att förslag i denna fråga snarast föreläggs riksdagen. Med hänvisning härtill och till vad utskottet (TU 1975:1) anfört tidigare i år i berörda frågor finner utskottet dock någon ytterligare framställning i frågan från riksdagens sida ej erforderlig.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen för nästa budgetår.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1975:858, yrkandet 1,
  - b. avslår motionen 1975:1478, såvitt gäller förenklade regler,
  - c. avslår motionen 1975:858, yrkandet 2,
  - d. avslår motionen 1975:1478, såvitt gäller nya regler,
  - e. avslår motionen 1975:858, yrkandena 3 och 4,
  - f. avslår motionen 1975:54,
  - g. avslår motionen 1975:858, yrkandet 5,
  - h. avslår motionen 1975:1473, yrkandet 1,
2. att riksdagen
  - a. godkänner de av departementschefen förordade riktlinjerna för utökad stöd för den regionala busstrafiken,
  - b. bemyndigar regeringen att vid behov anpassa utgående vagnmilersättningar,
  - c. till *Statligt stöd till icke lönsam busstrafik* för budgetåret 1975/76

anvisar ett förslagsanslag av 36 300 000 kr., att avräknas mot  
automobilskattemedlen.

Stockholm den 20 mars 1975

På trafikutskottets vägnar  
SVEN GUSTAFSON

*Närvarande:* herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Lothigius (m), Lindahl  
i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i  
Rönneberga (c), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn  
(vpk), Sellgren (fp), Johansson i Åmål (s), Torwald (c), Signell (s) och Jo-  
hansson i Vrångebäck (m).