

Nr 1294

Av herr **Hedlund m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 155, med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

(Lika lydande med motion nr 1120 i Första kammaren)

I proposition 1969:155 föreslår Kungl. Maj:t att yrkestrafikförordningen ändras i huvudsakligt syfte att bereda kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag företrädesrätt till utövning av busslinjetrafik. Som motiv för förslaget anförs att samhället undergår en snabb strukturförändring, som kräver stora och ingripande insatser från det allmännas sida för att tillförsäkra alla medborgare en god och såvitt möjligt likvärdig samhällelig service i olika hänseenden. En viktig del av samhällsservicen utgör trafikförsörjningen. I överensstämmelse med den allmänna trafikpolitiska målsättningen bör den kollektiva trafikens ordnande alltså ses som ett led i samhällsplaneringen. Denna principiella uppfattning om trafikförsörjning och samhällsplanering ansluter vi oss till.

Remissvaren i anledning av den departementspromemoria som legat till grund för förberedelsearbetet med propositionen visar också att det råder stor uppslutning kring behovet av trafikförsörjningsplanering. På många håll har sådan planering också utförts och på andra pågår den. Initiativtagare har varit kommuner, kommunblock, kommunalförbund, landsting, länsstyrelser, trafikföretag eller organisationer, och planeringen har avsett allt — ifrån begränsade bebyggelseområden till hela län. Detta arbete ger uttryck för det behov som föreligger när det gäller den kollektiva trafikförsörjningen. Men samtidigt belyser det en allvarlig brist i fråga om planeringsverksamheten, framför allt beträffande ansvarsfördelningen.

Vi anser att en transportförsörjningsplan är av avgörande betydelse för att man på ett riktigt sätt skall kunna realisera propositionens syfte, som anges vara att åstadkomma ett trafiksystem som tillgodoser trafikanternas berättigade intressen på det från samhällsekonomisk synpunkt mest fördelaktiga sättet. Tillämpningen av yrkestrafikförordningen, både i dess gällande och i dess föreslagna form, faller i främsta rummet på länsstyrelserna. Det blir dessa som får att avgöra om en trafiklösning i en framställning från kommunalt håll enligt de föreslagna bestämmelserna kommer att främja de lokala intressena utan att vara ofördelaktig i andra avseenden.

För att rätt kunna bedöma den frågan måste länsstyrelsen bl. a. ha tillgång till underlag om trafik och trafikbehov, som kan påverkas av den föreslagna lösningen. Med andra ord bör det finnas en transportförsörjningsplan bakom länsstyrelsens ställningstagande.

En riktig uppläggning av planeringsverksamheten synes vara att länsstyrelserna själva i första hand ges uppdraget att planera för den regionala trafikförsörjningen inom länsområdet. Dessa planer bör ta hänsyn till förekommande och förväntade trafikbehov och ses som ett led i den allmänna länsplaneringen. I arbetet med detta bör representanter för kommuner och landsting beredas tillfälle att delta liksom även trafikföretag och andra som särskilt berörs av frågan. Själva planeringsarbetet synes dock inte behöva bli tidsmässigt omfattande, eftersom länsstyrelserna i allmänhet har tillgång till det grundmaterial som krävs. Anvisningar till hjälp för arbetet bör utfärdas av Kungl. Maj:t för att ge enhetliga former åt de regionala trafikförsörjningsplanerna.

I den mån planerna inte uppfylls genom den trafik som redan finns bör sedan länsstyrelserna aktivt kunna verka för att så sker. I första hand bör då befintliga trafikföretag beredas möjlighet att omstrukturera sin trafik på ett rationellt sätt. Om det med hänsyn till trafikunderlag eller annat därvid icke visar sig möjligt att vidmakthålla en erforderlig regional trafikförsörjning med full kostnadstäckning genom de intäkter trafiken kan ge, bör det ankomma på staten att tillskjuta mellanskillnaden.

Till komplettering av dessa regionala trafikförsörjningsplaner bör det vidare upprättas lokala planer för trafikförsörjningen inom kommunerna. Här finns redan vissa anvisningar utfärdade genom den modellplanering som år 1968 gjordes för Vilhelmina kommun av en av kommunikationsdepartementet tillsatt arbetsgrupp (SOU 1968:33). För uppgörandet av dessa lokala planer bör kommunerna bära ansvaret. Även i detta fall bör i första hand utrönas vilka förutsättningar man har att kunna tillgodose behoven genom redan befintliga trafikföretag. Om det då visar sig omöjligt eller eljest olämpligt att därigenom lösa frågan på ett sätt som främjar de lokala trafikförsörjningsintressena, bör kommunerna själva kunna få gripa in och ordna trafiken med stöd av de föreslagna författningsbestämmelserna.

De kommunala och regionala transportförsörjningsplanerna skall ligga till grund för en riksplanering på trafikens område.

Riksdagen uttalade i sitt beslut år 1963 angående trafikpolitiken att landets olika delar skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning. Därvid förutsattes att staten skulle svara för de kostnader för glesbygdstrafik som inte täcktes genom avgifter. Denna princip bör enligt vår mening följas även i framtiden.

I propositionen föreslås att en för hela landet gemensam värderingsnämnd skall pröva frågan om storleken av den ersättning som skall utgå till

