

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013
KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

Länskort i kollektiv trafiken

Betänkande av utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter

SOU 1976:43

Statens offentliga utredningar
SOU 1976:43
Kommunikationsdepartementet

Länskort i kollektivtrafiken

Rättelselapp

Sid 19. Sista styckets sista rad skall lyda:
ga turer lördag–söndag.

Betänkande av utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter

Stockholm 1976

9/15

Statens offentliga utredningar
SOU 1976:43
Kommunikationsdepartementet

Länskort i kollektivtrafiken

Betänkande av utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter

Stockholm 1976

Omslag Jan Boman
ISBN 91-38-03064-0
ISSN 0375-250X
Gotab, Stockholm 1976

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 18 januari 1974 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst tio sakkunniga med uppdrag att utreda frågan om regionalt gällande generella trafikrabatter.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 27 mars 1974 såsom sakkunniga landshövdingen Nils Hörjel, tillika ordförande, budgetchefen Bengt Åke Berg, direktören Björn Björnström, statssekreteraren Nils-Olov Hasslev, riksdagsledamoten Anders Jonsson, generaldirektören Sven Moberg, riksdagsledamoten Elvy Nilsson, riksdagsledamoten Knut Wachtmeister, landstingsmannen Nils J. Wedin och landstingsrådet Rolf Vinthagen.

Såsom experter åt de sakkunniga förordnades den 20 maj 1974 förste länsassessorn Karin Ahrland och departementsrådet Claes-Eric Norrbom samt den 31 oktober 1974 direktören Sven-Erik Johansson.

Sekreterare i utredningen har varit byråchefen Bengt Finnveden fr.o.m. den 20 maj 1974 och direktören Ingemar Liljegren fr.o.m. den 17 juni 1974.

Utredningen har för en särskild undersökning anlitat en forskargrupp under ledning av professor Uno Zackrisson, statistiska institutionen vid Umeå universitet, och docent Ove Brandes, företagsekonomiska institutionen vid Göteborgs universitet (bilaga 3).

Därjämte har fil.kand. Jan Granåsen, förbundsjuristen Curt Riberdahl (bilaga 4) samt fil.lic. Per Högberg (bilaga 6) medverkat i sekretariatets

arbete.

För innehållet i bilagorna svarar respektive författare.

På utredningens begäran har samtliga länsstyrelser inkommit med uppgifter om länens busstrafik m.m.

Utredningen har den 13 juni 1975 behandlat remiss från kommundepartementet av länsberedningens betänkande "Stat och kommun i samverkan", SOU 1974: 84.

Därjämte har utredningen mottagit skrivelser från olika organisationer i anslutning till utredningsuppdraget.

Utredningen, som nu slutfört sitt uppdrag, får härmed överlämna sitt betänkande "Länskort i kollektivtrafiken". Utredningen är enhällig i sina förslag.

Stockholm i juli 1976

Nils Hörjel

Bengt Åke Berg

Björn Björnström

Nils-Olov Hasslev

Anders Jonsson

Sven Moberg

Elvy Nilsson

Knut Wachtmeister

Nils J. Wedin

Rolf Vinthagen

/ Bengt Finnveden

Ingemar Liljegren

INNEHÅLL

		Sid.
	SAMMANFATTNING	11
1	UTREDNINGSUPPDRAGET, UTREDNINGENS UPPLÄGGNING	21
2	PERSONRESORNA - UTVECKLINGSTENDENSER SAMT FÖRDELNING PÅ TRAFIKMEDEL, RESÄNDAMÅL OCH AVSTÅND	25
2.1	Persontransportarbetet totalt	25
2.2	Fördelning på trafikmedel	26
2.3	Fördelning på resändamål	28
2.4	Arbetspendlingen, fördelning på trafikmedel och avstånd	31
	2.4.1 Förändringstakt	32
	2.4.2 Fördelning på in- och utpendlingskommuner	35
	2.4.3 Fördelning på färdmedel	38
2.5	Resandets fördelning på avstånd	40
	2.5.1 Allmän översikt	40
	2.5.2 Malmöhus och Västerbottens län	46
3	TAXANS INFLYTANDE PÅ RESVANORNA	51
3.1	Inledning	51
3.2	Faktorer som påverkar valet av färdsätt	51
3.3	Trafikanternas attityder till olika transportsystem	55
3.4	Erfarenheter från förändringar i prisnivå inom trafiken	59
4	ÖVERSIKTLIG REDOVISNING AV STATENS, LANDSTINGSKOMMUNERNAS OCH PRIMÄRKOMMUNERNAS ENGAGEMANG I TRAFIKFÖRSÖRJNINGEN	69
4.1	Den statliga trafikpolitiken	69
4.2	Nuvarande statliga bidrag till lokal och regional busstrafik	73
4.3	Vissa centrala verk	75
	4.3.1 Statens järnvägar	75
	4.3.2 Statens vägverk	76
	4.3.3 Bussbidragsnämnden	77
	4.3.4 Buss- och taxivärderingsnämnden	78
	4.3.5 Förslag om en trafikplaneringsmyndighet	79

Sid.

4.4 Organ på regional och lokal nivå 81
4.4.1 Länsstyrelsen 81
4.4.2 Trafiknämnden 82
4.4.3 Landstingskommunerna 83
4.4.4 Primärkommunerna 86

4.5 Översiktlig beräkning av statens, landstingskommunernas och primärkommunernas kostnader för väg- och järnvägstrafiken 88

5 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER FÖR ETT SYSTEM MED GENERELLA TRAFIKRABATTER 95

5.1 Transportsektorn och samhällsutvecklingen 95

5.2 Målsättningsfrågor 98
5.2.1 Minskade reskostnader 98
5.2.2 Ökad samordning av trafikplanering och trafikförsörjning 101

5.3 Samverkan mellan stat och kommun 103

6 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING FÖR PERIODKORTET 107

6.1 Områdenas storlek 107

6.2 Behov av samverkan över länsgränserna 109

6.3 Överväganden och förslag 114

7 HUVUDMANNASKAPSFRÅGOR 119

7.1 Uppgifter för en huvudman för ett periodkortssystem 119
7.1.1 Beslut om taxan 119
7.1.2 Beslut om trafikutbudet 119
7.1.3 Beslut om driftform 120
7.1.3.1 Samråd mellan trafikföretag och huvudmannen 120
7.1.3.2 Entreprenadtrafik (köp av trafiktjänster) 121
7.1.3.3 Övertagande av trafikföretagen 121
7.1.3.4 Sammanfattning vad gäller val av driftform 122
7.1.4 Beslut om fördelning av underskott i trafikrörelsen 123
7.1.5 Beslut om samverkan med huvudman i annan region 124

7.2 Alternativa lösningar vid val av huvudman 124

7.3 Ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen 125

7.4 För- och nackdelar hos de olika alternativen beträffande huvudmannaskapet för trafikförsörjningen 128
7.4.1 Landstingskommunalt huvudmannaskap 128
7.4.2 Interkommunal samverkan mellan primärkommunerna i länet 130
7.4.3 Interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna i länet 134

		Sid.
7.5	Förslag till organisation	136
8	PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV DRIFTS-UNDERSKOTT I TRAFIKRÖRELSEN	149
8.1	Inledning	149
8.2	Avräkningsregler	149
	8.2.1 Fördelning efter skatteunderlag	149
	8.2.2 Fördelning efter befolkningsunderlag	150
	8.2.3 Fördelning efter trafikproduktion	151
	8.2.4 Fördelning efter ekonomiskt resultat	151
8.3	Överväganden och förslag	152
9	PRINCIPER FÖR TAXESÄTTNING INOM KOLLEKTIV PERSONTRAFIK	157
9.1	Principer och riktlinjer	157
9.2	Färdbevis	158
9.3	Taxesystem	158
	9.3.1 Enhetlig taxesättning	158
	9.3.2 Differentierad taxa	159
9.4	Överväganden och förslag	166
10	EFFEKTER AV ETT PERIODKORTSSYSTEM	171
10.1	Reskostnader	171
	10.1.1 Hushållens bilinnehav	172
	10.1.2 Transportkostnaderna i hushållsbudgeten	175
	10.1.3 Exempel på ändrade reskostnader vid ett regionalt gällande periodkortssystem	179
10.2	Ändrade intäktsförhållanden för trafikföretagen	184
	10.2.1 Beräkningsunderlag	185
	10.2.2 Beräkningsmetodik	186
	10.2.3 Malmöhus och Västerbottens län, trafikförhållanden i utgångsläget	188
	10.2.3.1 Trafikrörelsernas resultat	188
	10.2.3.2 Enkätundersökningen	189
	10.2.3.3 Resmönster	195
	10.2.4 Intäktskalkyl	195
	10.2.4.1 Malmöhus län	196
	10.2.4.2 Västerbottens län	200
	10.2.5 Kalkyl för hela landet	203
	10.2.5.1 Ekonomiska förhållanden i utgångsläget	203
	10.2.5.2 Intäktsfördelningen år 1974	208
	10.2.5.3 Trafikproduktion år 1974	209
	10.2.5.4 Beräkningsresultat	212

		Sid.
10.3	Behov av utökat trafikutbud	214
10.3.1	Utökad trafik på grund av kapacitetsbrist	214
10.3.2	Utjämnad trafikstandard	216
11	TILLSTÅNDSFRÅGOR, ERSÄTTNINGSPRINCIPER VID KÖP AV TRAFIKTJÄNSTER, PERIODKORTETS GILTIGHET PÅ JÄRNVÄG	219
11.1	Inledning	219
11.2	Tillståndsfrågor samt riktlinjer för ersättning till bussföretag för trafikens utövande	219
11.2.1	Företräde för kommunal trafikutövare	219
11.2.2	Trafikutövaren	223
11.2.3	Ersättning till bussföretagen för trafikens utövande	227
11.2.4	Skiljenämnden	232
11.2.5	Övriga frågor	233
11.3	Teknisk utformning av ersättning vid köp av trafiktjänster hos bussföretag	236
11.3.1	Inledning	236
11.3.2	Allmänna krav	236
11.3.3	Entreprenadavtal	238
11.3.3.1	Kalkyldata	239
11.3.3.2	Tariffer	240
11.3.4	Intäktsbaserat avtal	241
11.3.5	Index	242
11.4	Periodkortssystemets tillämplighet i fråga om järnvägstrafiken	243
11.4.1	Inledning	243
11.4.2	Grunder för bestämmande av ersättningen	244
11.4.3	Bestämning av ersättningens storlek	249
12	GENOMFÖRANDE AV EN ORDNING MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP FÖR LOKAL OCH REGIONAL TRAFIK. HUVUDMÄNNEN OCH DET REGIONALA PERIODKORTSSYSTEMET	257
12.1	Utgångspunkter	257
12.2	Huvudmannaskapsfrågan	259
12.3	Den geografiska avgränsningen	264
12.4	Ekonomiskt stöd åt kollektivtrafiken	266
12.4.1	Allmänna utgångspunkter	266
12.4.2	Omvandling av nuvarande statsbidrag till olönsam busstrafik	268
12.4.2.1	Principutformning	268
12.4.2.2	Fördelning av bidrag	270
12.4.2.3	Bidragsram	270
12.5	Bidragsgivning i anslutning till olika tänkbara stadier i huvudmannens trafikansvar	271

BILAGOR

		Sid.
Bilaga 1	Direktiv	277
Bilaga 2	Arbetsresorna. Tabellbilaga till kapitel 2.4	281
Bilaga 3	Undersökning av resvanor och attityder i Malmöhus och Västerbottens län år 1974. Av Gunnar Sävenstedt och Rolf Waara	290
Bilaga 4	Utformningen av ett interkommunalt trafikbolag på regional nivå. Av Curt Riberdahl	313
Bilaga 5	Principer för geografisk differentiering av kollektivtrafiktaxor inom ett trafikområde	333
Bilaga 6	Metodik för beräkning av trafikföretagens ändrade intäktsförhållanden vid taxeändring. Av Per Högberg och Ingemar Liljegren	349

SAMMANFATTNING

Allmänna synpunkter

Samhällsutvecklingen har medfört starkt ökade resbehov. Det gäller tätorterna, där befolkningstillväxten i förening med den geografiska spridningen av bostäder, arbetsplatser och serviceställen skapat ett förflyttningsmönster med ökning av både resornas antal och deras genomsnittliga längd. För befolkningen på landsbygden har utvecklingen inneburit att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete och olika slags service i närliggande kommun- och regioncentra etc. Strävandena att så långt möjligt ge alla medborgare likvärdiga levnadsbetingelser oavsett bostadsort ställer därför stora krav på transportapparaten och dess funktion. Ett förverkligande av de målsättningar som uppställts för olika samhällsområden, exempelvis i fråga om sysselsättning, utbildning, sjukvård och socialvård förutsätter sålunda ett väl förgrenat och effektivt fungerande kollektivt trafiksystem.

Som framhållits i direktiven för utredningen finns det i detta sammanhang särskild anledning att rikta uppmärksamheten på den regionala och lokala trafiken med dess omfattning och dess tonvikt på arbets- och serviceresor.

Olika faktorer betingar attraktiviteten hos den kollektiva trafiken. Det gäller exempelvis linjesträckning, turtäthet, regularitet, restider och den allmänna bekvämligheten hos fordonen. En annan faktor när det gäller att stimulera allmänheten till användning av kollektiva trafikmedel är reskostnaden. Att överväga prisproblemen har varit en huvuduppgift för utredningen och därvid främst frågan om införande av regionala periodkort.

Utredningen anför i betänkandet synpunkter på det värde som en rabattgivning i form av regionala periodkort skulle ha med hänsyn till strävandena att öka tillgängligheten till arbetsplatser, serviceställen etc. och att åstadkomma en minskning av reskostnaden för stora grupper av människor och därmed en utjämning av reskostnaderna. Utredningen konstaterar vidare att det numera i ungefär fyrtiotalet kommuner finns en enhetstaxa i form av 50-kort eller liknande. Tillsammans med det 70-kort som tillämpas i Stockholms län innebär detta att ungefär hälften av landets folkmängd bor i kommuner med jämförelsevis god tillgång till kollektiv trafik och dessutom med möjlighet att resa med utnyttjande av rabattkortsarrrangemang. I övriga delar av landet saknas i stort tillgång till sådana rabattmöjligheter. I anslutning härtill framhåller utredningen, att antalet resor i landsbygds- och glesbygdsområden givetvis är väsentligt lägre än i tätortsområdena. Samtidigt gäller att resorna ofta avser större avstånd med därav betingade högre reskostnader för trafikanterna.

I betänkandet redovisas av utredningen utförda enkätundersökningar i Malmöhus och Västerbottens län, som tyder på att det finns ett inte oväsentligt intresse att öka resandet med kollektiva färdmedel om ett periodkortssystem införs. Utredningen redogör vidare för de positiva erfarenheterna från det periodkortssystem som tillämpas i Stockholms län och från rabattförsök på andra håll med hänsyn till effekterna på det kollektiva resandet.

Huvudmannaskapet för den lokala och regionala trafiken

En grundläggande förutsättning för att ett regionalt gällande periodkortssystem skall kunna genomföras är att det finns en gemensam huvudman för den lokala och regionala trafiken. Även andra vägande skäl talar enligt utredningens mening för att det sker en bestämning av ansvaret för trafikförsörjningen i länen.

I kap. 7 föreslås att ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg åläggs landstingskommunen och primärkommunerna i respektive län i form av ett gemensamt huvudmannaskap.

I kap. 7 beskrivs också närmare huvudmannens uppgifter i fråga om trafikförsörjningen. Dessa avser beslut om trafikutbud och taxor. Vidare har huvudmannen att ta ställning till hur driften av trafiken bör ske - entreprenadtrafik eller trafik i egen regi. Huvudmannen har också att besluta om fördelningen av uppkommande underskott i trafikrörelsen.

Vad gäller formerna för huvudmannaskapet - bolag eller kommunalförbund - samt i fråga om landstingskommunens och primärkommunernas andelar i huvudmannaskapet föreslår utredningen en betydande flexibilitet. Efter överenskommelse mellan parterna är det möjligt att låta huvudmannaskapet skötas av landstingskommunen ensam eller av primärkommunerna gemensamt utan medverkan av landstingskommunen. Även vad gäller sättet att fördela underskottet i trafikrörelsen på de olika parterna samt sättet att välja styrelse bör det i första hand ankomma på de kommunala intressenterna att själva bestämma.

För att man inom rimlig tid skall kunna nå fram till en lösning föreslås vidare att i särskild författning föreskrivs att det gemensamma huvudmannaskapet senast skall vara etablerat inom en treårsperiod. Före utgången av denna tid äger parterna rätt att själva träffa överenskommelse om formerna för huvudmannaskapet (kommunalförbund eller aktiebolag), landstingskommunens och primärkommunernas andelar i huvudmannaskapet samt sättet att fördela underskottet i rörelsen.

Om inte landstingskommunen och primärkommunerna i länet inom treårsperioden kunnat enas i dessa hänseenden träder vissa normbestämmelser i tillämpning. Dessa innebär att i alla län utom Stockholms, Gotlands, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län landstingskommunen skall äga hälften av aktiekapitalet, respektive tillsätta hälften av antalet förbundsfullmäktige. Primärkommunerna äger, respektive tillsätter den andra hälften. Den primärkommunala andelen fördelas mellan primärkommunerna i förhållande till invånarantalet. I Malmöhus och Göteborgs och Bohus län gäller särskilda bestämmelser.

I fråga om fördelningen av underskottet får landstinget med en sådan ordning ta ena hälften och primärkommunerna den andra. Primärkommunernas andelar av underskottet fördelas med hänsyn till trafikproduktionen.

Det föreslagna sättet att fördela underskottet innebär en viss regional utjämning över länet genom landstingsandelen. Samtidigt får kommuner med stort trafikutbud själva till viss del vara med och betala detta.

Utredningen föreslår att regeringen - genom underställning på kommunalt initiativ - skall ha möjlighet att kunna medge avvikelse från normbestämmelserna om synnerliga skäl föreligger.

Normbestämmelsernas ikraftträdande avser huvudmannaskapet för både den regionala och lokala trafiken i länet. Som närmare utvecklas i avsnitt 12.5 har utredningen dock funnit det lämpligt att möjlighet skall finnas för en huvudman att som en övergångsordning få trafikansvaret begränsat till att avse enbart den regionala trafiken. Detta kan då ske efter särskild prövning av regeringen.

Regionala periodkort

I kap. 9 diskuterar utredningen olika principer för taxesättning inom den kollektiva persontrafiken. Utredningen konstaterar därvid att ett periodkort gällande en månad väl tillgodoser de krav som kan uppställas på ett lämpligt utformat rabattsystem. Med ett rimligt avvägt pris leder ett sådant kort till en eftersträvad utjämning av reskostnaderna inom en region. Ett regionalt gällande periodkortssystem tillgodoser dessutom kraven på likformighet i taxesättningen, enkelhet ur såväl informations- som hanteringssynpunkt samt möjlighet till avgiftsfri omstigningsrätt mellan olika linjer.

Utredningens undersökningar visar, att länen i stor utsträckning utgör naturligt avgränsade trafikområden. I de fall behov föreligger att utsträcka periodkortets giltighet över länsgräns kan detta lösas genom särskilda överenskommelser mellan huvudmännen.

Utredningen förutsätter att avtalen mellan huvudmännen skall komma till stånd på frivillighetens väg. Kan överenskommelse i något fall inte uppnås bör möjlighet finnas för enskild kommun, vars befolkning har ett betydande behov av resor till annat län, att hemställa att regeringen måtte föreskriva att kommunen vad gäller

periodkortets giltighet skall tillhöra jämväl sistnämnda län eller endast detta.

Som tidigare nämnts föreslår utredningen att huvudansvaret för den regionala och lokala trafikförsörjningen skall åvila landstings- och primärkommunerna. Detta talar för att dessa - utifrån att huvudmannaskapsfrågan löses - själva bestämmer om införandet och utformningen av ett periodkortssystem.

Med hänvisning till att lokala rabattkort redan finns i ett antal kommuner räknar utredningen med att sådana skall tillhandahållas även i fortsättningen vid sidan om det regionala.

Frivillighet i fråga om det regionala periodkortets införande är en grundläggande tanke i utredningens förslag för att bereda möjlighet för huvudmännen till anpassning till de regionala förutsättningarna.

Det synes lämpligt att man efter viss tid, förslagsvis fem år, tar upp till prövning huruvida den föreslagna ordningen fungerat tillfredsställande eller om systemet i något hänseende behöver ges en annan utformning.

Med ett frivilligsystem blir statens roll närmast att på olika sätt söka medverka till att införandet av rabattsystemet kan underlättas. Detta kan ske genom att staten anger vissa förutsättningar för verksamheten i form av olika tekniska lösningar. Förslag till sådana finns i kap. 6-9 och 11. En annan viktig fråga som sammanfattas längre fram är det ekonomiska stödet till kollektivtrafiken.

Vad gäller kostnaderna för införandet av regionala rabattkort har utredningen beräknat dessa utifrån alternativa prisnivåer på korten. Beräkningarna visar att om priset på ett periodkort är 50 kr per månad medför detta för landet som helhet ett intäktsbortfall i trafikrörelsen i storleksordningen 190 mkr (år 1974). Sätts priset till 75 kr blir intäktsbortfallet ca 130 mkr. Om priset däremot är 100 kr blir merkostnaden ca 90 mkr. Det relativt sett begränsade intäktsbortfallet beror bl.a. på att de flesta större tätorter redan tillämpar en lågpristaxa (vanligen lokala kort) samt att i Stockholms län, som enda område i landet, tillämpas ett regionalt gällande månadskort. I dessa områden påverkas i princip trafikintäkterna endast marginellt vid ett genomförande av reformen.

Trafiktillstånd, ersättning till trafikföretag för trafikens utövande m.m.

En ordning med ett ansvar för landstings- och primärkommunerna att sörja för den regionala och lokala busstrafiken aktualiserar frågan vilka möjligheter kommunerna har att påverka trafiken när det gäller taxor, tidtabeller, linjenät etc. Särskilt gäller detta i de fall någon annan än huvudmannen innehar tillstånd till busslinjetrafik.

Med anledning härav diskuteras i avsnitt 11.2 vissa tillstånds- och ersättningsprinciper inom busstrafiken. Den företrädesrätt som kommunal trafikutövare har när det gäller tillstånd till linjetrafik med buss preciseras sålunda ytterligare utöver vad som uttalades i anslutning till 1969 års riksdagsbeslut om ändring av 12 och 19 §§ YTF. Detsamma gäller riktlinjerna för ersättning till trafikutövaren vid inlösen av trafikrörelsen.

I avsnittet föreslås också att huvudmannen ges rätt att med eget linjetrafiktillstånd anlita underentreprenör för trafikens utförande.

I kapitel 11.2. behandlas riktlinjer för överenskommelser mellan huvudmannen och bussföretag om ersättning för trafikutövningen. Det förutsätts att sådana tvister mellan parterna som inte kan avgöras förhandlingsvägen skall kunna prövas i ett enkelt och snabbt förfarande. I detta syfte föreslås inrättandet av en särskild skiljenämnd.

I avsnittet berörs bl.a. även frågan om trafikutövares skyldighet att tillämpa periodkortssystem.

Ett regionalt periodkort bör gälla också på järnväg. Utredningens förslag innebär i korthet att SJ i princip är skyldig att upplåta tågen - med undantag av expresstågen - för periodkortsresenärer mot viss ersättning. Denna består av dels oförändrad intäkt till SJ på bandelen enligt given definition av begreppet, dels på visst sätt bestämd ersättning för merresandet.

Det ekonomiska stödet

Utifrån mera allmänna överväganden som bl.a. bygger på att staten och kommunerna gemensamt skall bidra till att främja införandet av en periodkortsreform har utredningen funnit skäl tala för ett ökat statligt ekonomiskt stöd till kollektivtrafiken. Omfattningen av detta ökade stöd och formerna för ett sådant har nära anknytning till överväganden som nu sker i kommunalekonomiska utredningen och skatteutjämningsutredningen och har därtill samband med överläggningar mellan regeringen och kommunförbunden.

Frågan om ett ökat statligt stöd till den kollektiva persontrafiken till följd av merkostnaderna för regionala periodkort får således enligt utredningens mening ses som en del i en mera samlad prövning av kostnaden för olika samhällsinsatser och den rimliga fördelningen av dessa mellan staten och kommunerna. Denna prövning föreslås i första hand böra ske inom ramen för nämnda utredningar.

Härutöver bör enligt utredningens förslag staten liksom nu lämna ett specialdestinerat bidrag till trafiken.

Utredningen utesluter inte att kommunalekonomiska utredningen och skatteutjämningsutredningen kan finna skäl för att låta de båda slagen av stöd till kollektivtrafik slås samman till mera generella bidragsformer. Det kan emellertid också tänkas att man stannar för att bibehålla ett specialdestinerat bidrag. I avvaktan på ett slutligt ställningstagande härvidlag föreslås i avsnitt 12.4.2 att nuvarande statsbidrag till olönsam lokal och regional busstrafik omvandlas med hänsyn till de nya förhållanden som följer med en ordning där en och samma huvudman har ett samlat ansvar för lokal och regional trafik.

Bidragssystemet bör liksom nu vara knutet till en av huvudmannen upprättad trafikförsörjningsplan. Bidrag avses utgå för koncessionerad linje. I förhållande till nuvarande system föreslås en utökning av antalet bidragsberättigade turer från högst två dubbelturer per dag till högst fyra dagliga dubbelturer per trafikerad vägsträcka måndag-fredag samt två dagli-

Bidraget bör utgå i form av vagnmilsersättning med samma belopp för både lokal och regional busstrafik - tätortstrafik såväl som landsbygdstrafik. I fråga om handläggningen följer med den nya bidragsordningen väsentliga administrativa förenklingar ur såväl statlig som kommunal synpunkt.

Nuvarande bidrag till olönsam lokal och regional busstrafik har för trafikåret 1976/77 beräknats uppgå till ca 68 mkr. Utifrån utredningens förslag, innebärande en omvandling av nuvarande bidrag till en gemensam bidragsform och en uppräkning av antalet bidragsberättigade turer, har behovet av medelsram beräknats till 110 mkr. Detta innebär en höjning av nuvarande anslag med 42 mkr eller drygt 60 % och utgör därmed en väsentlig förbättring av bidragsgivningen till den kollektiva trafiken.

1 UTREDNINGSUPPDRAGET, UTREDNINGENS UPPLÄGGNING[1)]

Utredningens uppdrag har varit att utreda frågan om införandet av regionalt gällande generella trafikrabatter av typ periodkort eller liknande.

Uppdraget utgör ett led i en strävan från det allmännas sida att förbättra den kollektiva trafikservicen. I direktiven framhålls att de ökade krav som framöver kommer att ställas på den kollektiva trafiken motiverar ytterligare insatser för att möta dessa krav. Det gäller härvidlag att bl.a. genom en fortsatt planering ge den kollektiva trafiken en ändamålsenlig utformning och inriktning.

För statens del har det därvid framstått som angeläget att få till stånd en övergripande trafikplanering som medger en avvägning av transportbehov och transportresurser och en samordning i förhållandet mellan de olika trafikmedlen. På regeringens uppdrag har därför länsstyrelserna genomfört en hela landet omfattande regional trafikplanering. På den kommunala sidan bedrivs på motsvarande sätt en planering av den lokala trafikförsörjningen för vilken kommunerna primärt har ansvaret.

Dessa planer med de standardkrav som formulerats beträffande en tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning har varit utgångspunkt för utredningen vid genomförandet av dess uppdrag. Mot denna bakgrund har utredningens överväganden inriktats på prisproblemet i den regionala trafiken. Enligt direktiven skall en sådan prissättning hos de kollektiva trafikmedlen eftersträvas att dessa i ökad utsträckning kommer till användning. Det betonas också att en rimlig utjämning

---

1) Direktiven redovisas i sin helhet i bilaga 1.

av allmänhetens reskostnader bör ske. Det förhållandet att tidsåtgången för arbets- och serviceresor i betydande utsträckning varierar för olika grupper av människor inom ett område bör, enligt direktiven, rimligen inte återspeglas i motsvarande skillnader i reskostnader.

Direktiven anger att de ekonomiska, tekniska och administrativa aspekter som sammanhänger med införandet av generella trafikrabatter närmare skall utredas. Av central betydelse är huvudmannaskaps- och samordningsfrågorna inom trafikförsörjningen.

Ett införande av ett regionalt gällande periodkortssystem aktualiserar en rad problem som måste lösas. Som en bakgrund lämnas i kap. 2-4 vissa faktauppgifter rörande den kollektiva trafikens omfattning och inriktning samt olika former av samhällsstöd till trafiken.

I kap. 2 beskrivs för landet som helhet vissa utvecklingstendenser i fråga om persontrafiken samt dess fördelning på trafikmedel, resändamål och avstånd.

En mera detaljerad redogörelse för resvanor och resattityder lämnas i kap. 3 bl.a. på grundval av enkätundersökningar som utredningen låtit genomföra i Malmöhus och Västerbottens län.

Omfattningen av nuvarande samhällsstöd till trafikförsörjningen från statens, landstingskommunernas och primärkommunernas sida redovisas i kap. 4.

I kap. 5 ges vissa allmänna utgångspunkter för ett system med generella trafikrabatter. Inledningsvis lämnas en beskrivning av transportsektorn och samhällsutvecklingen. Därefter diskuteras vissa för utredningen betydelsefulla målsättningsfrågor. Övervägandena härvidlag ligger till grund för de förslag till lös-

ningar som lämnas i kap. 6-12. I kap. 5 ges också vissa principiella synpunkter på behovet av samverkan mellan stat och kommun vid genomförandet av ett periodkortssystem.

Enligt direktiven skall utredningen överväga den geografiska avgränsningen av ett periodkortssystem. I kap. 6 har studerats i vad mån nuvarande län har en sådan geografisk avgränsning att de lämpar sig som periodkortsområden. Omfattningen av resandet över länsgränserna liksom de näringsgeografiska sambanden över huvud har därvid kartlagts.

En central fråga är hur huvudmannaskapet skall ordnas för den lokala och regionala trafiken. I kap. 7 lämnas först en beskrivning över vilka uppgifter som är förenade med ett sådant huvudmannaskap. Därefter diskuteras olika alternativa lösningar vid valet av huvudman och vilka för- och nackdelar som de olika alternativen har. Slutligen lämnas ett förslag till organisation i denna fråga.

I kap. 8 diskuteras det ekonomiska ansvar som åvilar parterna vid ett huvudmannaskap.

I kap. 9 redovisas olika principer för taxesättning och behandlas de taxesättningsproblem som är förknippade med ett genomförande av ett regionalt gällande periodkortssystem.

Den egentliga utvärderingen av periodkortssystemet sker i kap. 10. I sammanhanget bedöms hur periodkort med olika prisnivåer påverkar resultatet i trafikrörelsen. Periodkortssystemets återverkan på allmänhetens reskostnader belyses.

I kap. 11 behandlas bl.a. koncessionsfrågor inom busstrafiken och järnvägstrafikens roll i ett periodkortssystem.

I kap. 12 slutligen behandlas formerna för genomförande av ett huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken. Förslag framläggs i fråga om det statliga ekonomiska stödet till den kollektiva trafiken.

2 PERSONRESORNA - UTVECKLINGSTENDENSER SAMT FÖRDELNING PÅ TRAFIKMEDEL, RESÄNDAMÅL OCH AVSTÅND

2.1 Persontransportarbetet totalt

En översiktsbild i fråga om utvecklingen av den totala inrikes persontrafiken lämnas i nedanstående tabell, där det skattade persontrafikarbetet[1] åren 1950 - 1980 satts i relation till totalfolkmängden samma år.

Tabell 2.1 Inrikes persontrafik 1950 - 1980

År	Miljarder person-kilometer	Tusental personkilo-meter per invånare
1950	17,1	2,43
1960	43,1	5,75
1970	69,1	8,54
1971	70,5	8,67
1972	73,6	9,05
1973	75,5	9,27
1980 (prognos)	83-88	10,0-10,6

De kraftigt stigande värdena per invånare ger en sammanfattande bild av den ökade resbenägenheten. Den årliga ökningstakten har enbart för perioden 1960-1973 uppgått till ca 4,5 %. Resekonsumtionen har därmed varit en av de delar av den totala konsumtionen, som ökat snabbast.

Den snabba tillväxten av persontransportarbetet sammanhänger med en rad faktorer såsom den allmänna höjningen av levnadsstandarden, befolknings- och bebyggelseutvecklingen, strukturförändringarna inom näringslivet m.m.

Inom tätorterna har transportefterfrågan vuxit beroende på ökad geografisk spridning av bostäder, arbetsplatser

---

1) Persontransportarbete = resandeantalet multiplicerat med färdsträckan. Siffrorna i denna tabell samt i tab. 2.2 bygger på material som framtagits i samband med utarbetandet av 1974 och 1975 års budgetpropositioner samt Transporter i Sverige (Ds K 1975:4).

och serviceställen av olika slag. De centrala delarna av tätortsregionerna har sålunda fått vidkännas en inte obetydlig befolkningsminskning. Befolkningstillväxten har istället i stor utsträckning skett i ytterområdena. Industrin, liksom även vissa delar av den mera ytkrävande detaljhandeln har följt ett likartat mönster, vilket sammantaget lett till en ökning av det totala trafikarbetet vilken är större än vad som enbart är en följd av folkökningen.

Koncentrationen av olika servicefunktioner till särskilda orter med relativt stora upptagningsområden har medfört växande resbehov in till tätorterna. Mellan befolkningskoncentrationerna har trafiken expanderat till följd av ökade kontaktbehov. Förändringar i företags och myndigheters kontaktmönster samt ett ökat antal personer sysselsatta i kontaktberoende funktioner har också bidragit till ökningen av personresandet. Resandet har också vuxit i omfattning genom befolkningens ökade rörlighet under fritiden med fritidshus och rekreationsplatser på kortare eller längre sträckor från bosättningsorten

2.2 Fördelning på trafikmedel

Under 1970-talets senare del väntas en successiv dämpning av ökningstakten för det totala persontransportarbetet, vilket bl.a. sammanhänger med en minskning av nettotillskottet av antalet personbilar. De kollektiva transportmedlen väntas något öka sin andel av det totala persontransportarbetet. Detta illustreras av tabell 2.2 och fig. 2.1 som belyser persontransportarbetets fördelning på trafikmedel 1960 - 1990. Det bör framhållas att värdena som bygger på oförändrade trafikpolitiska förutsättningar är relativt osäkra främst vad gäller transportprestationerna med personbil. Med hänsyn till nya uppgifter beträffande beläggningen per personbil har persontransportarbetet nedjusterats jämfört med tidigare beräkningar.

Tabell 2.2 Persontransportarbetet 1960 - 1990. Fördelning på trafikmedel. Miljarder personkilometer

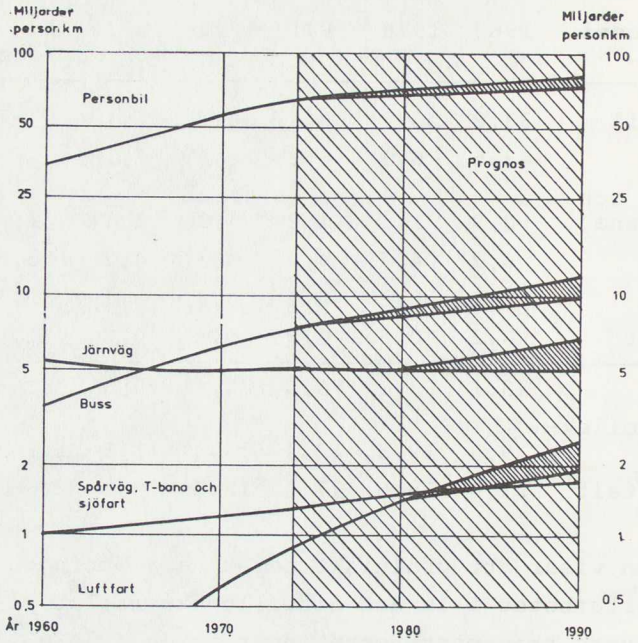
Trafikmedel	1960	1970	1971	1972	1973	1980 (prognos)	1990 (prognos)
Personbil	33,2	56,3	58,1	60,2	61,7	67-72	78-81
Buss	3,5	6,3	6,3	6,9	7,1	8,2-8,5	9,5-12,5
Spårväg och tunnelbana	0,9	1,1	1,2	1,1	1,1	1,4	1,5
Järnväg	5,2	4,7	4,0	4,5	4,7	5,0	5-6,5
Sjöfart	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Luftfart	0,2	0,6	0,8	0,8	0,8	1,4	2-2,5
Totalt	43,1	69,1	70,5	73,6	75,5	83-88	96,0-104,0
varav kollektivt	9,9	12,8	12,4	13,4	13,8	16,1-16,4	18,0-23,0
% av totalt	23,0	18,5	17,6	18,2	18,3	18,6-19,4	18,8-22,1

Tabellen visar att praktiskt taget hela ökningen av persontransportarbetet i landet hittills har fallit på personbilarna, vars transportprestationer ökade från 33,2 miljarder personkm år 1960 till 61,7 miljarder personkm år 1973.

Ett intressant faktum är att de kollektiva transportmedlen visserligen minskat i relativ betydelse sedan år 1960 men - räknat i absoluta tal - dock haft en viss absolut ökning av sitt tranpsortarbete. Ökningen har varit från 9,9 miljarder personkm år 1960 till 13,8 miljarder personkm år 1973.

Prognosen för de kollektiva transportmedlen visar på ca 16 miljarder personkm för år 1980, vilket motsvarar 19 % av det totala persontransportarbetet, jämfört med 18,3 % år 1973. För år 1990 har andelen kollektiva resor beräknats stiga till uppemot 22 %. En vändpunkt synes ha inträffat under början av 1970-talet genom att de kollektiva färdmedlen inte bara liksom tidigare ökar i absoluta tal utan också numera drar till sig en större andel än tidigare av det totala persontransportarbetet.

Fig. 2.1 Det inrikes persontransportarbetet under perioden 1960 - 1990 (log skala, schematiserade värden)



2.3 Fördelning på resändamål

Persontransportarbetets förändringar sammanhänger bl.a. med en kraftig ökning av arbetsresorna, vilket bl.a. är en följd av omstruktureringen av näringslivet, koncentrationen av arbetsplatserna, tätorternas större utbredning, ökat bilinnehav etc. Arbetsresorna har ökat såväl antalsmässigt som i fråga om den genomsnittliga färdsträckan. En översiktlig bedömning ger vid handen, att minst 50 % av det totala antalet bilresor utgörs av arbetsresor. Arbetspendlingen är alltså kvantitativt sett mycket stor och utgör därmed ett viktigt inslag i trafikbilden. Till detta bidrar inte minst det förhållandet att den äger rum under ett fåtal timmar per dygn med maximitrafik på trafikslederna och transportmedlen som följd och att den därmed ofta är direkt dimensionerande för investeringsverksamheten i trafikapparaten. Av denna anledning ägnas i avsnitt 2.4 pendlingen en särskild redovisning vad gäller dess fördelning på trafikmedel och på avstånd mellan bostad och arbetsplats.

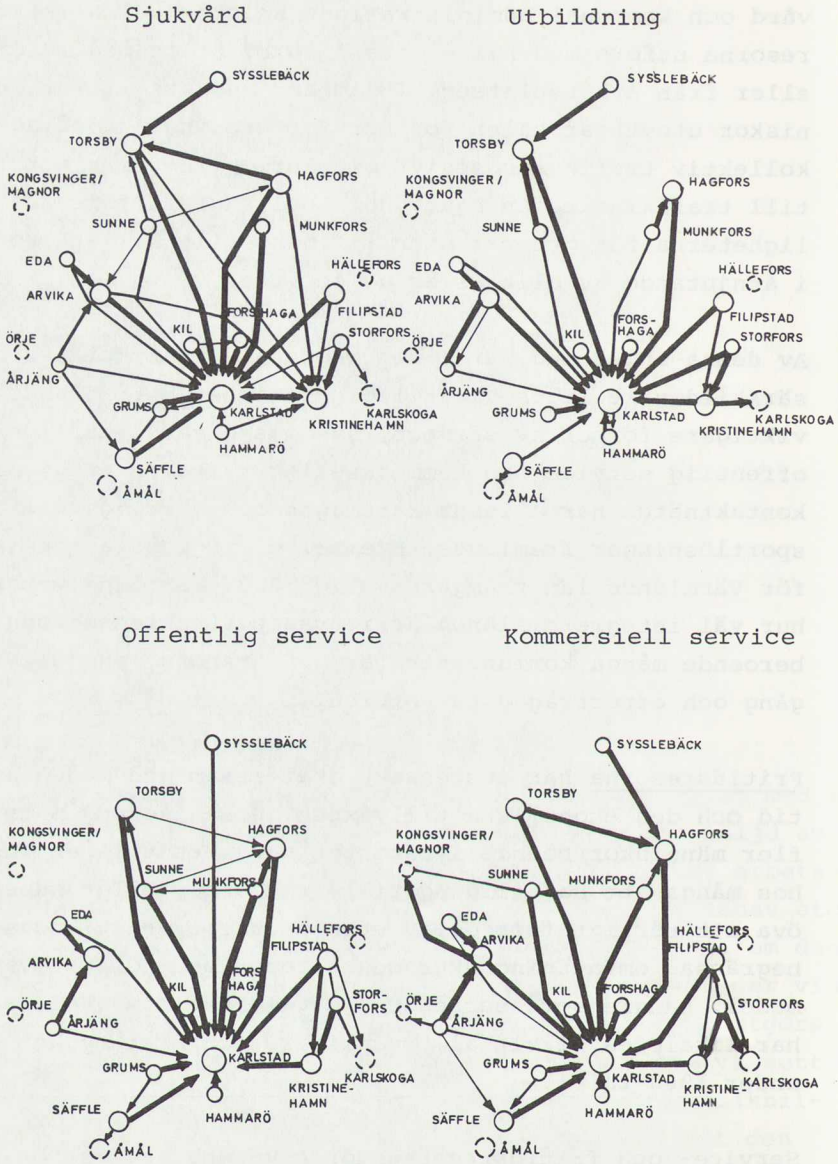
I fråga om serviceresorna har en efterfrågeökning skett samtidigt som en koncentration ägt rum av många väsentliga servicefunktioner, t.ex. detaljhandel, skolor, sjukvård och kommunal administration. En stor del av serviceresorna utförs med bil - ofta i kombination med resor till eller från arbetsplatsen. I samband med att allt fler människor utnyttjar bilen för serviceresor har underlaget för kollektiv trafik successivt minskat, vilket i sin tur lett till trafikinskränkningar, som i vissa fall försvårat möjligheterna för grupper utan tillgång till bil att komma i åtnjutande av olika slag av service.

Av denna anledning har i den regionala trafikplaneringen särskild vikt lagts vid tillgängligheten beträffande vissa viktigare former av service, såsom sjukvård, utbildning, offentlig service och kommersiell service. De regionala kontaktnäten har sålunda kartlagts och förslag till transportlösningar framlagts. Exempel på regionala kontaktnät för Värmlands län framgår av fig. 2.2. Kartorna visar bl.a. hur väl integrerade länen är i transporthänseende och hur beroende många kommuncentra är av varandra vad gäller tillgång och efterfrågan på service.

Fritidsresorna har successivt ökat i samband med ökad fritid och den ekonomiska tillväxten. Urbaniseringen med allt fler människor boende i tätorter har lett till en önskan hos många att ha tillgång till fritidshus eller kunna utöva ett rörligt fritidsliv utanför tätorterna. Endast i begränsad omfattning sker dessa resor med kollektiva färdmedel. Längre semesterresor - såväl inom som utom landet - har likaledes blivit allt vanligare och ökat mycket snabbt under 1960-talet.

Service- och fritidsresorna torde vardera svara för ca 25 % av det totala persontransportarbetet.

Fig. 2.2 Regionala kontaktnät i Värmlands län



Källa: Regional trafikplanering för Värmlands län, planförslag 1974

2.4 Arbetspendlingen, fördelning på trafikmedel och avstånd

Arbetsresorna kan som nämnts beräknas svara för ca hälften av det totala persontransportarbetet. Översiktliga beräkningar[1)] visar att närmare tre fjärdedelar av samtliga förvärvsarbetande reser i någon form dagligen från bostaden till arbetet. Tillämpat på antalet förvärvsarbetande enligt 1970 års folkräkning innebär detta att ca 2,6 miljoner förvärvsarbetande gör arbetsresor.

Hur dessa arbetsresor fördelar sig geografiskt inom landet har man endast en begränsad information om. Detta sammanhänger med att i det tryckta folkräkningsmaterialet endast sådan pendling redovisas som sker mellan kommuner, däremot ej pendling inom kommunerna. Detta leder till att man för år 1970 endast har uppgifter om de 560 000 pendlare som gjorde arbetsresor över kommungräns. Vid beräkningen har 1971 års kommunindelning tillämpats. Om i stället 1974 års indelning i kommuner hade använts blir antalet pendlare 490 000. De arbetsresor som dessa gör mellan bostaden och arbetsplatsen är i flertalet fall dagliga men kan i en del fall ha lägre frekvens i form av t.ex. veckopendling.

För ett ställningstagande till ett regionalt gällande periodkortssystem är emellertid arbetsresor över kommungräns av särskilt intresse. Härtill kommer att folkräkningsmaterialet - trots sina brister när det gäller att spegla totalantalet arbetsresor - kan användas för vissa typer av pendlingsundersökningar av mera generell natur. Den typ av undersökningar som här avses gäller arbetsresornas utvecklingstakt, deras fördelning på in- och utpendlingskommuner samt fördelning på färdmedel. Ämnesområdena är vittomfattande, varför den följande beskrivningen endast försöker fånga in de mest väsentliga dragen och då med särskild tonvikt lagd på vad som kan ha betydelse för ett ställningstagande till ett regionalt gällande rabattkort.

1) Orter i regional samverkan, SOU 1974:1

2.4.1 Förändringstakt

Folk- och bostadsräkningar företas numera regelbundet vart femte år (1960, 1965, 1970 osv.). Det är alltså möjligt att genom detta material kunna belysa förändringstakten vad gäller arbetsresornas omfattning. För att sådana beräkningar skall bli rättvisande är det emellertid nödvändigt att den kommunala indelningen är oförändrad mellan beräkningstillfällena. I annat fall finns risk för att t.ex. en arbetsresa, som vid ett folkräkningstillfälle skedde över en kommungräns och därför blev registrerad, vid nästa tillfälle då en kommunsammanläggning ägt rum ej skulle bli registrerad.

Under senaste 10-årsperiod har antalet kommuner i landet minskat från ca 1 000 till 278. Nuvarande kommunala indelning är emellertid i stort sett exakt densamma som den kommunblocksindelning, som fastställdes under första hälften av 1960-talet. Med en jämförelse av pendlingen över kommunblocksgräns år 1965 med motsvarande pendling enligt 1970 års folkräkning beskrivs alltså en förändring som om nuvarande kommunindelning varit gällande under hela perioden.

Mellan 1965 och 1970 ökade antalet pendlare över kommunblocksgräns med 110 000 förvärvsarbetande eller med ca 30 %. Detta innebär att nästan var tredje av dem som var yrkesverksamma år 1965 och hade sin arbetsplats inom det egna kommunblocket, år 1970 hade sin arbetsplats i ett annat kommunblock. Den relativa ökningstakten synes ha varit lika snabb i samtliga län men räknat i absoluta tal självfallet störst i storstadslänen.

Gjorda undersökningar från 1960-talets mitt visar att samtidigt som antalet pendlare ökade mycket snabbt, den genomsnittliga pendlingsdistansen ökade ännu snabbare, i vissa län i form av en fördubbling av avståndet under en femårsperiod.

Det finns i huvudsak två orsaker till den snabba utvecklingstakten vad gäller arbetsresornas omfattning. En av orsakerna sammanhänger med strukturrationaliseringarna inom näringslivet, vilka kan leda till att det blir nödvändigt för den yrkesverksamme att söka ny arbetsplats. I åtskilliga fall och det gäller framför allt i orter som präglas av en stor och mångsidig arbetsmarknad, kan ett sådant arbetsplatsbyte ske på ett tämligen odramatiskt sätt utan att den arbetssökande behöver byta bostad eller i någon nämnvärd grad förändra sina resvanor för att kunna nå en ny arbetsplats.

Sverige kännetecknas emellertid av att många invånare är bosatta i relativt små tätorter där tillgången till arbete är begränsad till vad några få företag kan erbjuda. Antalet tätorter i landet är ca 1 800. Om den arbetssökande bor på en sådan mindre ort med liten arbetsmarknad och begränsade valmöjligheter, kan arbetsplatsbytet medföra att han tvingas flytta till annan ort eller att pendla till en annan ort med bättre tillgång till arbete.

Tillgänglig statistisk information om flyttningar och om pendlingsresor tyder enligt ERU:s beräkningar på att flyttningar med byte av bostadsort minskar i antal till förmån för utvidgningar av individernas dagliga rörelsefält. Genom förbättrade resmöjligheter kan många utnyttja relativt närliggande orters arbetstillfällen i större utsträckning än tidigare. En rad flyttningar har därmed kunnat undvikas. Detta kan exemplifieras med att en arbetslös person generellt sett lättare än tidigare kan finna ett arbete inom pendlingsavstånd, vilket leder till att arbetslöshet i färre fall än förut utlöser flyttning.

Den andra orsaken till den stigande omfattningen av arbetsresor sammanhänger med den förortsbebyggelse som vuxit fram under framför allt de senaste 20 åren. Effekterna av denna nya bebyggelse har mest uppmärksammats i storstadslänen, eftersom bebyggelseförändringarna i dessa områden medfört en viss folkminskning i regionernas centrala delar.

Även i andra delar av landet har emellertid en förortsbebyggelse vuxit fram men har där inte föranlett samma uppmärksamhet, eftersom den i många fall skett i samma kommun vari den centrala tätorten ligger. Den förändrade bebyggelsestrukturen har därför inte påverkat totalfolkmängden i kommunen. I storstadslänen är däremot kommunerna i allmänhet väsentligt mindre till ytan varför även en mera kortväga utflyttning från centralorten kan föranleda en bosättning i en annan kommun med förändring i befolkningsfördelningen som följd.

I båda fallen leder det ändrade bosättningsmönstret till en ökning av arbetsresorna.

Några riksomfattande prognoser för arbetsresornas framtida utvecklingstakt synes inte föreligga. För några län är det dock möjligt att via av länsstyrelserna upprättade arbetskraftsbalanser utläsa hur nettoutpendlingen kan beräknas utveckla sig fram till prognosåren 1980 och 1990. Med nettoutpendling menas därvid antalet pendlare till annan kommun minus antalet pendlare från annan kommun. Pendlingsströmmarnas totala storlek för prognosåren framgår därför inte av följande tabell för Malmöhus län. Denna återger däremot utvecklingstendensen vad gäller arbetsresorna i länet.

Av länets 21 kommuner är det endast två (Bjuv och Ystad) där det råder ungefärlig balans mellan in- och utpendling. Fyra kommuner (Helsingborg, Landskrona, Lund och framför allt Malmö) får enligt prognosen en starkt stigande inpendling.

Övriga 15 kommuner blir enligt bedömningarna i än större utsträckning än under 1970 utpräglade utpendlingskommuner. I flertalet av dem beräknas nettoutpendlingen bli minst dubbelt så stor år 1980 som 1970. I tre av kommunerna (Svedala, Bara och Burlöv) trefaldigas nettoutpendlingen. Dessa kommuner ligger relativt nära Malmö och Lund men åtskilliga av de övriga i tabellen angivna kommunerna med en starkt stigande nettoutpendling ligger på ganska långt avstånd från de dominerande inpendlingsorterna.

Tabell 2.3 Kommuner med nettoutpendling i Malmöhus län

Kommun	Inpendling 1970	Utpendling 1970	Nettoutpendling 1970 FoB	1980 prognos	1990 prognos
Höganäs	521	1 862	1 341	2 420	3 230
Svalöv	515	1 715	1 200	1 700	2 220
Kävlinge	927	2 965	2 038	4 885	x)
Staffanstorp	1 026	3 049	2 023	4 185	
Lomma	1 024	3 252	2 228	4 590	
Svedala	590	918	328	985	
Bara	245	915	670	1 860	
Burlöv	2 625	3 530	905	2 700	
Vellinge	924	3 040	2 116	7 020	
Trelleborg	1 385	1 729	344	500	700
Skurup	393	991	598	1 300	1 900
Sjöbo	428	1 137	709	1 300	1 850
Eslöv	1 963	2 446	483	900	1 325
Hörby	372	979	607	1 150	1 600
Höör	551	936	385	860	1 200

Källa: Länsplanering 1974 för Malmöhus län samt Meddelande 1975/7 om samhällsplanering i Malmöhus län.

Exemplet visar att i Malmöhus län som är ett tättbefolkat län arbetsresorna beräknas fortsätta att växa i omfattning, såväl antalsmässigt som vad gäller resavstånden mellan bostad och arbetsplats.

2.4.2 Fördelning på in- och utpendlingskommuner

En kommuns intresse av att dess invånare bereds möjlighet att genom goda kollektiva kommunikationer pendla till någon annan kommun, där arbetsplatsen är belägen, är beroende av flera olika faktorer. En utgångspunkt brukar dock vara hur stor andel av de i kommunen bosatta som arbetar i annan kommun.

x) Värdena kan ej särredovisas kommunvis för år 1990

Även pendlingsströmmarnas absoluta storlek torde vara av intresse när man i en kommun skall bedöma i vad mån kommunen skall engagera sig i regionala transportförsörjningsåtgärder.

För att visa effekten av det förstnämnda betraktelsesättet har i tabell B 2.1 i bilaga 2 landets kommuner rangordnats efter graden av självförsörjning. Detta begrepp har definierats som antalet förvärvsarbetande med arbetsplats i hemkommunen i procent av förvärvsarbetande nattbefolkning.

Tabellen visar att de förortsbetonade kommunerna i storstadsområdena genomgående har en mycket låg självförsörjningsgrad. Av intresse är att detta inte bara gäller Stockholms län utan också i hög grad Malmö- och Göteborgsområdena. I Stockholms län har kommunernas beroenden av varandra i arbetsmarknadshänseende utgjort en av drivkrafterna bakom trafiksamarbetet i regionen och införandet av det regionala periodkortet.

En något lägre men fortfarande anmärkningsvärt låg självförsörjningsgrad har ett stort antal kommuner i Skåne och Västsverige som ligger på litet längre avstånd från Malmö resp. Göteborg. Relativt låg självförsörjningsgrad har också åtskilliga kommuner utanför storstadsområdena vilka ligger i anslutning till en större inpendlingskommun. Exempel på sådana kranskommuner är Hammarö, Forshaga och Kil i Värmlands län, Timrå i Västernorrlands län, Habo och Grästorp i Skaraborgs län, Söderköping i Östergötlands län, Kumla i Örebro län, Gagnef i Kopparbergs län, Krokom i Jämtlands län samt Vännäs i Västerbottens län.

Ungefär 120 av landets 278 kommuner har en självförsörjningsgrad som är lägre än 85 %. I gruppen 75 - 84,9 % finns praktiskt taget alla landets län representerade med några kommuner. I dessa har i genom-

snitt var femte yrkesverksam sin arbetsplats utanför kommunen. Liksom beträffande tidigare nämnda kranskommuner är det med några få undantag relativt små kommuner utan egna lokaltrafikföretag. Deras beroende i arbetsmarknadshänseende av grannkommunernas näringsliv är däremot som siffrorna visar påtagligt.

Som tidigare nämnts är också utpendlingens absoluta storlek av intresse när det gäller att bedöma i vad mån det finns behov av regionala trafikförsörjningsåtgärder. Av denna anledning har i tabell B 2.2. i bilaga 2 landets kommuner rangordnats efter utpendlingens storlek.

Tabellen visar att det är framför allt i storstadslänen som antalet utpendlare är stort. I den grupp av kommuner som har mellan 2 000 och 3 999 utpendlare finns dock kommuner utanför dessa län representerade såsom Norrköping, Hässleholm, Borås, Trollhättan, Karlstad, Västerås och Gävle. Det kan också observeras att i den grupp av kommuner som har mellan 1 000 och 1 999 utpendlare återfinns praktiskt taget samtliga län. Det kan därför inte hävdas att en hög utpendling är karakteristisk enbart för storstadslänen utan gäller också en del kommuner i andra län.

Av intresse i föreliggande sammanhang är att ett stort antal typiska inpendlingskommuner också har en betydande utpendling. Ingen annan kommun i Malmöhus län har sålunda en så stor utpendling som Malmö. Utpendlingen från denna kommun är avsevärt större än den från Lund. Utpendlingen från Göteborg är tre gånger större än t.ex. den från Kungälv. Karlstad som år 1970 hade en betydande nettoinpendling (2 500 förvärvsarbetande) är den kommun i länet som har den i särklass största utpendlingen. Detsamma gäller utpräglade inpendlingskommuner som Norrköping, Linköping, Växjö, Skövde, Örebro, Borlänge, Gävle, Luleå m.fl.

Många av de nämnda kommunerna har en betydande nettoinpendling och en ökande utflyttning till angränsande kommuner. Den stigande inpendlingen från kranskommunerna är något som ofta föranleder en viss uppmärksamhet eftersom den i en del fall kan inverka på skatteunderlagets fördelning. Vad som emellertid också bör uppmärksammas är att den kommun till vilken huvuddelen av pendlingsströmmarna är riktade, ofta är den kommun i länet som har den största utpendlingen. Det är därför inte bara sådana kommuner, vars befolkning till stor del har sina arbetsplatser utanför den egna kommunen, som bör ha intresse av regionala trafikförsörjningsåtgärder. Det bör gälla också många av de större kommunerna i länen med hög självförsörjningsgrad i arbetsmarknadshänseende men som - räknat i absoluta tal - också har en betydande utpendling.

2.4.3. Fördelning på färdmedel

Av tabell 2.4 framgår pendlingens fördelning på huvudsakligt färdsätt till arbetsplatsen. Tabellen visar att för landet som helhet 26,3 % av pendlarna över kommungräns använde kollektiva färdmedel, medan 66,5 % använde personbil. Variationen kring dessa riksgenomsnittsvärden är emellertid stor.

I Stockholms län åkte sålunda inte mindre än 44,2 % av pendlarna kollektivt. Höga andelar för Uppsala och Göteborgs och Bohus län kan också noteras, medan pendlingen med kollektiva färdmedel var mycket liten i exempelvis de tre smålandslänen, där andelen endast var 7 - 8 %. I flertalet övriga län var andelen kollektiva pendlare av totalantalet 10 - 15 %. Skillnaderna kan inte förklaras enbart med olikheter i urbaniseringsgrad. Detta understryks ytterligare i tabell B 2.3 i bilaga 2 som innehåller en förteckning över vilka kommuner i landet som har en särskilt hög andel utpendlare, som använder kollektiva färdmedel. Bland sådana kommuner (mer än 35 % kollektiv pendling) finns inte bara de mera centralt

Tabell 2.4 Antal utpendlare från kommuner fördelade på huvudsakligt färdsätt till arbetsplatsen år 1970

Län	Koll.färdmed.		Bil		Övriga		Samtliga	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Stockholms	95031	44,2	108878	50,6	11229	5,2	215138	100,0
Uppsala	3013	23,9	8771	69,5	830	6,6	12614	100,0
Södermanlands	1292	14,9	6557	75,7	810	9,4	8659	100,0
Östergötlands	1588	12,5	9956	78,6	1117	8,8	12661	100,0
Jönköpings	548	6,9	6453	81,5	921	11,6	7922	100,0
Kronobergs	418	7,9	4282	81,3	570	10,8	5270	100,0
Kalmar	530	7,3	5701	78,0	1082	14,8	7313	100,0
Gotlands	42	17,9	104	44,3	89	37,9	235	100,0
Blekinge	1272	14,1	7049	77,9	724	8,0	9045	100,0
Kristianstads	1771	8,7	16845	82,9	1698	8,4	20314	100,0
Malmöhus	9472	17,2	41377	75,0	4304	7,8	55153	100,0
Hallands	1952	12,2	12793	79,8	1286	8,0	16031	100,0
Göteborgs o. Bohus	11922	23,9	34749	69,5	3305	6,6	49976	100,0
Älvsborgs	6135	18,1	26035	76,7	1758	5,2	33928	100,0
Skaraborgs	1392	9,7	11687	81,7	1220	8,5	14299	100,0
Värmlands	1741	11,8	11762	79,4	1308	8,8	14811	100,0
Örebro	1440	13,5	8282	77,8	921	8,7	10643	100,0
Västmanlands	1205	12,0	7908	78,5	959	9,5	10072	100,0
Kopparbergs	1112	9,1	9900	81,1	1194	9,8	12206	100,0
Gävleborgs	1307	13,2	7653	77,0	974	9,8	9934	100,0
Västernorrlands	2171	16,6	9541	72,8	1396	10,7	13108	100,0
Jämtlands	571	9,7	4471	76,0	839	14,3	5881	100,0
Västerbottens	975	11,1	6805	77,1	1043	11,8	8823	100,0
Norrbottens	681	10,5	5034	77,4	787	12,1	6502	100,0
	147581	26,3	372593	66,5	40364	7,2	560538	100,0

Källa: FoB -70

belägna förortskommunerna i Stockholmsområdet, utan också kommuner som ligger på relativt stort avstånd från centrala Stockholm, såsom Sigtuna, Upplands-Bro, Gustavsberg, Nynäshamn, Upplands-Väsby och Vallentuna. Till denna grupp kommuner hör också Uppsala.

I kommungruppen med 30 - 35 % kollektiva pendlare redovisas några enstaka kommuner i Södermanlands län, i Skåne och i Göteborgsområdet. Det är emellertid anmärkningsvärt hur få kommuner det finns i Malmö- och Göteborgsområdet, som har en hög andel kollektiva pendlare, jämfört med flertalet kommuner i Stockholmsområdet.

I Stockholmsområdet överstiger nästan utan undantag andelen pendlare, som åker kollektivt 35 % även vid avstånd på 30 - 40 km från centrala Stockholm. I tio kommuner är andelen kollektivt pendlande över 45 %.

I de grupper av kommuner, där andelen kollektiva pendlare är mellan 15 och 25 % finns nästan alla landets län representerade med några kommuner. Skillnaderna inom länen är emellertid i flertalet fall stora mellan kommuner med hög andel kollektiva pendlare och kommuner, där en mycket liten del av pendlarna använder kollektiva färdmedel. Skillnaderna låter sig inte förklaras enbart med hjälp av kommunernas läge i förhållande till större arbetsplatskoncentrationer utan måste också sammanhänga med bl.a. trafikutbudet kvalitet hos de kollektiva färdmedlen. I vad mån de kollektiva färdmedlen är anpassade till pendlarnas behov av snabb och till arbetstiderna väl koordinerade transporter torde sålunda vara en viktig förklaringsgrund. Skillnaderna kan också sammanhänga med hur framkomligheten är för personbilarna och med tillgången till parkeringsplatser.

2.5 Resandets fördelning på avstånd

2.5.1 Allmän översikt

Personresornas fördelning på resändamål, lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och serviceorgan samt den gällande

omlandsstrukturen runt centralorterna gör att en huvuddel av de inrikes persontransporterna utan vidare kan antas falla på korta avstånd.

För SJ persontrafik på järnväg finns i petita 1975/76 redovisat att medelreselängden år 1973 var 77,6 km. Sedan 1971 har antalet resor ökat inom alla avståndsintervall men den största relativa ökningen finns på avstånd över 200 km.

Av tabell 2.5 framgår antalet 2 klass järnvägsresor med SJ inom resp. län. Totala antalet sådana järnvägsresor med både start- och målpunkt inom ett och samma län uppgick år 1973 till 8,0 miljoner. Fördelningen mellan länen är emellertid mycket ojämn. Inte mindre än 2,8 miljoner inomlänsresor eller 35 % skedde sålunda enbart inom Malmöhus län. I övrigt kan konstateras att antalet inomlänsresor var relativt litet. I åtskilliga län var antalet mindre än 100 000. En mellangrupp kan dock utskiljas där antalet inomlänsresor var jämförelsevis högt, nämligen Östergötlands, Jönköpings, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands och Örebro län. I det sistnämnda länet samt i Södermanlands, Västmanlands och Kopparbergs län sker ett antal järnvägsresor förutom med SJ också med det enskilda järnvägsföretaget TGOJ. Härtill kommer de av Stor-Stockholms Lokaltrafik (SL) ägda järnvägsföretagen Roslagsbanan, Lidingöbanan och Saltsjöbanan samt SL:s pendeltågstrafik på SJ-nätet. SL:s totala lokaltågstrafik uppgick år 1973 till 20 miljoner resor.

Inom lokaltrafikföretagens tätortstrafik är givetvis den helt övervägande delen av resorna kortdistanta. Medianreselängden inom Göteborgs spårvägars trafikområde är således endast 4,4 km. Enligt Stockholms läns landstings trafikundersökningar i stockholmsregionen hösten 1971 (TU 71) var medianavståndet för kollektiva resor 8 km och för bilresor 6 km.

Man kan utgå från att i mindre tätortsregioner än göteborgs-och stockholmsområdena medelreslängden är ännu kortare än vad ovan angivna värden visar.

Tabell 2.5 Antal 2 klass järnvägsresor med SJ år 1973 inom resp. län

Län	Antal resor (1000-tal)
AB Stockholms	25,6
C Uppsala	177,4
D Södermanlands	161,0
E Östergötlands	359,6
F Jönköpings	411,1
G Kronobergs	190,1
H Kalmar	205,1
I Gotlands	-
K Blekinge	66,4
L Kristianstads	479,8
M Malmöhus	2804,0
N Hallands	67,1
O Göteborgs och Bohus	467,8
P Älvsborgs	539,5
R Skaraborgs	269,2
S Värmlands	442,4
T Örebro	532,2
U Västmanlands	98,4
W Kopparbergs	119,0
X Gävleborgs	124,5
Y Västernorrlands	41,7
Z Jämtlands	25,7
AC Västerbottens	82,0
BD Norrbottens	299,5
Summa inomlänsresor	7989,1

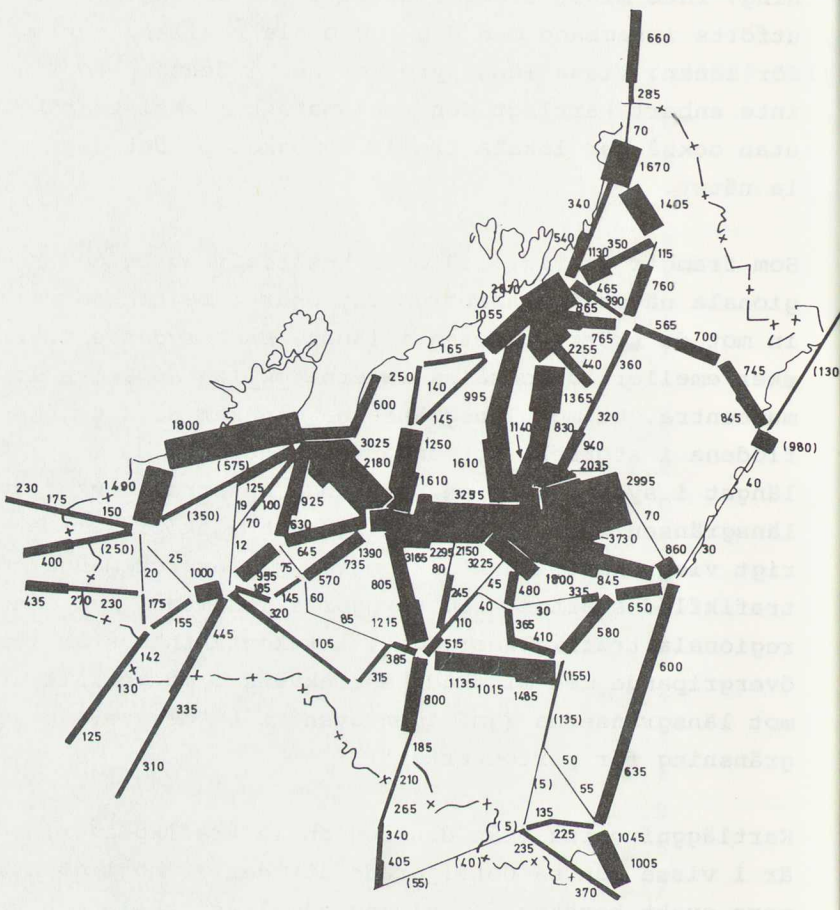
Källa: Transporter i Sverige, Ds K 1975:4

Olika typer av trafikflödeskartor - både för tätortstrafik och landsvägstrafik - visar emellertid, att de till antalet betydande kortdistanta resorna i regel överlappar varandra och tillsammans bildar ett sammanhängande mönster med en betydande geografisk övertäckning. Inte minst framgår detta av de karteringar som utförts i samband med den regionala trafikplaneringen för länen. Vissa länsstyrelser har i denna planering inte enbart kartlagt den regionala kollektivtrafiken utan också den lokala trafik som sker på det regionala nätet.

Som framgår av fig. 2.3 över busstrafiken på det regionala nätet i Skaraborgs län ökar i regel trafiken in mot de större orterna i länet. En betydande trafik sker emellertid också på lederna mellan de olika kommuncentra. Ut mot länsgränserna minskar dock trafikflödena i storlek. Ett undantag utgör trafiken längst i sydost, där en betydande busstrafik sker över länsgränsen mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. I övrigt visar kartbilden liksom vad gäller för många andra trafikflödeskartor, som uppgjorts i samband med den regionala trafikplaneringen, att kontaktnäten är länsövergripande med minskad resfrekvens i många fall ut mot länsgränserna (jmf även avsnitt 6 "Geografisk avgränsning för periodkortet").

Kartläggningarna från den regionala trafikplaneringen är i vissa län så detaljerade att det är möjligt att mera exakt beräkna fördelningen mellan lokala och regionala resor på det regionala busstrafiknätet. Med lokala resor avses därvid resor inom en kommun, medan regionala resor sker mellan kommuner.

Fig. 2.3 Trafikflöden på det regionala bussnätet i Skaraborgs län
Lokal och regional trafik



Teckenförklaring

Antal resor med buss en vecka våren 1972
( ) Osäker uppgift
+-+ Länsgräns

Ungefär i kartans mitt ligger Skövde. Rakt norr därom ligger Mariestad. De breda trafikflödena västerut från Skövde går mot Skara och vidare mot Lidköping.

Källa: Regional trafikplanering för Skaraborgs län, inventeringsdelen

I nedanstående tabell 2.6 redovisas fördelningen mellan lokala och regionala bussresor på det regionala bussnätet i Jönköping, Malmöhus, Hallands och Norrbottens län. Urvalet av län har i huvudsak betingats av tillgången till data rörande busstrafikens destinationer.

Tabell 2.6 Fördelningen mellan lokala och regionala resor på det regionala busstrafiknätet i vissa län. Antal resor per vecka.

Län	Lokala resor Antal	%	Regionala resor Antal	%	Summa Antal	%
Jönköpings	21 355	65,3	11 331	34,7	32 686	100,0
Malmöhus	46 506	48,2	48 889	51,2	94 395	100,0
Hallands[1)]	14 810	74,6	5 038	25,4	19 848	100,0
Norrbottens	12 501	85,5	2 118	14,5	14 619	100,0

Tabellen visar att det regionala bussnätet i betydande utsträckning används för lokalt resande inom de olika kommunerna. Det gäller framför allt Jönköpings, Hallands och Norrbottens län men också till betydande del Malmöhus län. Av det totala antalet resor på det regionala nätet är sålunda i Jönköpings län inte mindre än 65 % av lokal karaktär medan 35 % av regional karaktär. En ännu större andel för det lokala resandet kan noteras för Norrbottens och Hallands län. Detta tyder på att det regionala bussnätet är en viktig resurs för det lokala resandet.

Å andra sidan är de regionala resorna så omfattande att man inte kan bortse ifrån dem vid planeringen av den lokala trafikförsörjningen. I det folktäta Malmöhus län med dess korta avstånd mellan kommuncentra är sålunda andelen regionala resor av det totala resandet så hög som 51,8 %.

1) För Hallands län har trafikräkningsmaterialet medgett beräkningar endast för följande trafikrelationer: Varberg - Falkenberg, Falkenberg - Steninge - Halmstad, Falkenberg - Harplinge - Halmstad, Falkenberg - Kvibille - Halmstad, Halmstad - Genevad - Laholm, Halmstad - Veinge - Laholm.

En slutsats, som kan dras på grundval av ovannämnda beräkningar och som är av betydelse för periodkortssystemets geografiska avgränsning, är att det lokala och regionala resandet i betydande utsträckning använder sig av samma trafikresurser och att trafikströmmarna geografiskt sett täcker över varandra.

2.5.2 Malmöhus och Västerbottens län

För beräkning av ändrade trafikintäkter till följd av införandet av ett regionalt gällande periodkortssystem krävs en betydligt mera exakt kännedom om personresornas fördelning på avståndsklasser än vad som redovisats i det föregående. En fullständig kartläggning av det kollektiva resandets fördelning på avstånd har därför på utredningens uppdrag utförts i försökslänen Malmöhus och Västerbottens län.

Undersökningen avser samtliga kollektiva resor inom respektive län under en normalvecka 1974 och bygger på uppgifter från trafikföretagen i de båda länen, totalt sett 7 i Malmöhus län och ca 100 i Västerbottens län.

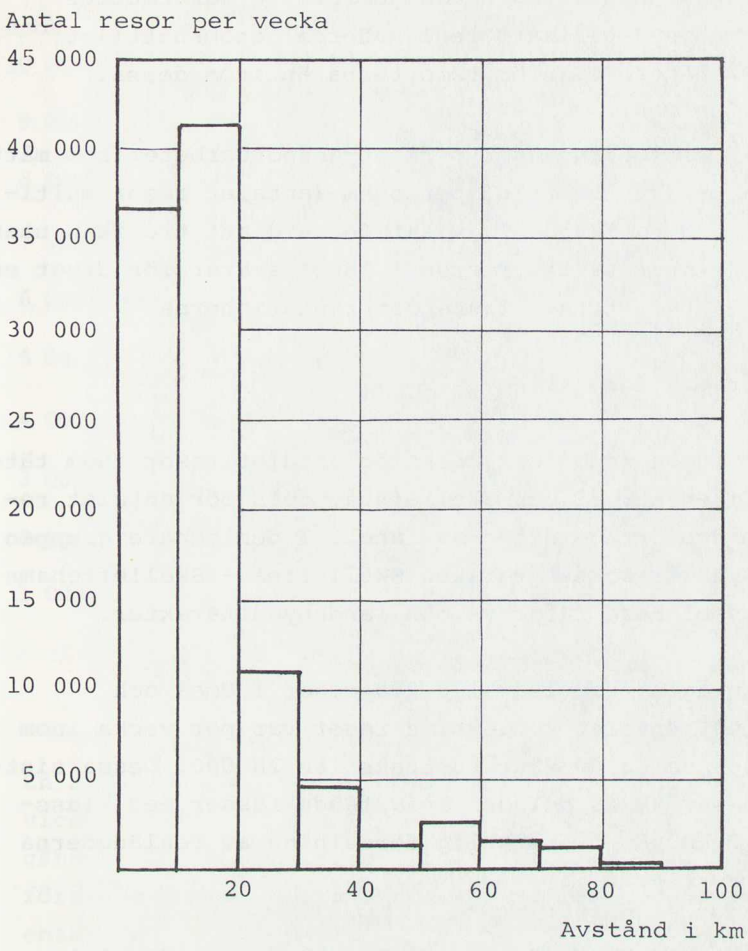
Malmöhus län

Undersökningen redovisas dels för antalet resor inom tätortstrafiken i Malmö, Helsingborg, Lund, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Eslöv, dels för antalet resor inom den övriga delen av länet.

Antalet kollektiva resor i de nämnda tätorterna var per vecka 1,1 miljoner, medan motsvarande antal för den övriga delen av länet var 0,1 miljoner.

De sistnämnda resorna är fördelade på avståndsklasser med klassbredden 1 km. En detaljerad analys av reslängderna är alltså möjlig i samband med taxekalkyleringen. I detta avsnitt redovisas däremot endast en mera översiktlig fördelning av reslängderna, fig. 2.4.

Fig. 2.4 Reslängdsfördelning, Malmöhus län, exklusive de sju största tätorterna



Diagrammet visar att även om man exkluderar tätorts-trafiken i de sju nämnda orterna, den helt övervägande delen av trafiken är kortdistant. Mer än tre fjärde-delar av resorna sker på avstånd upp till 20 km. 5,5 % av resorna är längre än 50 km eller räknat i absoluta tal endast 5 500 resor per vecka.

Bland mera betydelsefulla trafikrelationer på avstånd över 50 km kan nämnas Helsingborg - Malmö 72 km, Helsingborg - Lund 55 km och Malmö - Ystad 63 km.

Det kan alltså konstateras att antalet resor i de sju största tätorterna är ca 10 gånger fler än antalet resor utanför dessa. En sådan jämförelse tar emellertid inte hänsyn till att reslängderna genomsnittligt är mycket längre utanför tätorterna än inom dessa.

Om man i stället använder persontransportarbetet som måttenhet, uttryckt i antalet personkm (antalet resor multiplicerat med reslängden), visar det sig att trafiken utanför de sju största tätorterna i länet svarar för drygt en tredjedel av de totala transportprestationerna.

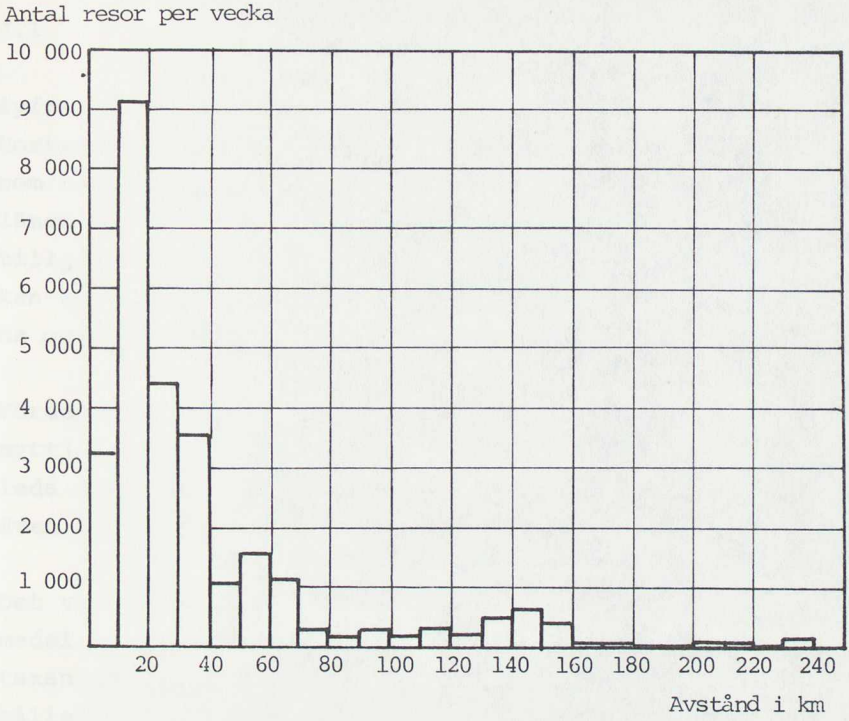
Västerbottens län

Undersökningen redovisas dels för antalet resor inom tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå, dels för antalet resor inom den övriga delen av länet. I den senare gruppen av resor ingår också trafiken Skellefteå - Skelleftehamn som är av blandad tätorts- och landsbygdskaraktär.

Undersökningen redovisar 170 000 resor i Umeå och Skellefteå. Antalet kollektiva resor var per vecka inom den övriga delen av Västerbottens län 28 000. Dessa sistnämnda resor är fördelade på avståndsklasser med klassbredden 2 km. En översiktlig fördelning av reslängderna framgår av fig. 2.5.

Diagrammet visar att även om man exkluderar tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå, den helt övervägande delen av den kollektiva trafiken är kortdistant. Över tre fjärdedelar av resorna sker på avstånd upp till 50 km. Endast något över 10 % av resorna är längre än 100 km. Räknat i absoluta tal är det mindre än 500 enkelresor per vecka som är längre än 200 km. Bland mera betydelsefulla trafikrelationer på dessa avstånd kan nämnas Vilhelmina - Umeå, där avståndet är 237 km och Sorsele - Umeå med avståndet 279 km. Mellan Umeå och Storuman är det 231 km och till Tärnaby ytterligare 119 km, sammanlagt 350 km.

Fig. 2.5 Reslängdsfördelning, Västerbottens län, exklusive tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå



En stor del av dessa långväga resor torde vara serviceresor av olika slag. Med hänsyn till den tidsåtgång och de kostnader som krävs kan de antas vara föranledda av ärenden som bedöms som viktiga för de enskilda individerna.

Som tidigare nämnts tar en beskrivning av antalet resor, fördelade på olika avstånd, inte hänsyn till att reslängderna genomsnittligt är mycket längre utanför tätorterna än inom dessa. Av väsentlig betydelse är också persontransportarbetet.

En jämförelse mellan det persontransportarbete som sker hos tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå och persontransportarbetet i länet i övrigt ger vid handen, att tätortstrafiken endast svarar för ca 20 - 25 %.

3 TAXANS INFLYTANDE PÅ RESVANORNA

3.1 Inledning

Syftet med införandet av ett regionalt gällande periodkortssystem är att sänka reskostnaderna för att därigenom underlätta det lokala och regionala resandet inom länen. Genom ett periodkortssystem får man också en ökad tillgänglighet till de kollektiva trafikmedlen. Detta kan ske genom en förbättrad övergång mellan trafiklinjerna och därmed ökad tillgång till regionens hela trafiknät.

Fördelarna kommer i första hand dem till del som nu utnyttjar kollektiva färdmedel. Rabatteringen bör också leda till att fler individer åker kollektivt än tidigare, även om omfattningen är svår att förutsäga i alla relationer.

Det val som den enskilde individen gör beträffande färdmedel är beroende av en mängd olika faktorer av vilka taxan endast är en. I det följande ges därför en allmänt hållen presentation av hur olika egenskaper förknippade med transportmedlet kan tänkas påverka färdmedelsvalet. Därefter ges en redogörelse för olika attitydundersökningar, där man sökt erhålla en bild av olika trafikantgruppers uppfattning av dessa faktorer. I avsnitt 3.4 riktas intresset mot taxan genom att beskriva erfarenheterna av olika taxereformer och hur dessa har påverkat resvolymen och färdmedelsfördelningen.

3.2 Faktorer som påverkar valet av färdsätt

En grundläggande faktor för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås är tillgängligheten hos de kollektiva färdmedlen. Tillgängligheten kan uttryckas i form av linjenätets geografiska utbredning i förhållande till befolkningens kontaktnät.

Betydelsen av turtätheten varierar upp till en viss intervallängd med typen av resa. Man kan skilja på resor med förutbestämd och icke förutbestämd starttidpunkt. Till den förra gruppen hör huvudsakligen regelbundna bostads-arbetsresor. Resenären väljer här i förväg ut en tur, som ger en ankomsttidpunkt i lämplig anslutning till arbetstiden. Givetvis ökar sannolikheten för "lämplig anslutning" med ökad turtäthet.

Turtätheten kan anses ha större betydelse vid resor till eller från aktiviteter där starttidpunkten ej går att förutse. En ökning av turtätheten i dessa fall minskar väntetiden. I övriga fall och framför allt inom landsbygdstrafik är det väsentligt att turlistans uppbyggnad är baserad på en anpassning i tiden till olika typer av aktiviteter i målområdet och att tillräcklig uppehållstid skapas för trafikanterna. En sådan anpassning till resbehovet har varit en av målsättningarna inom den regionala trafikplaneringen.

Regularitet i ett kollektivtrafiksystem innebär att intervallen mellan de enskilda fordonen hålls konstant under en given tidsperiod. Regulariteten har störst betydelse vid högtrafik med korta intervall, samtidigt som risken för störning är större än under lågtrafik. Bristande regularitet kan därför betraktas som i huvudsak ett problem i tätortstrafik.

Punktlighet innebär att fordonens verkliga förflyttning överensstämmer med uppgjord tidtabell. Under förutsättning att tidtabellen är riktigt avstämd mot faktisk körtid kan punktlighet också innebära regularitet. Punktligheten är väsentlig framför allt i landsbygdstrafik som har låg turtäthet. I sådana fall anpassas som tidigare nämnts de uppgjorda tidtabellerna mer detaljerat efter olika gruppers resbehov.

En viktig färdmedelsegenskap är restiden. Vid beskrivning av denna faktor och dess betydelse är det väsentligt att hela förflyttningskedjan från startpunkt till

målpunkt beaktas. En ofta använd indelning av restiden är gångtid, väntetid och åktid. Gjorda undersökningar rörande tätortstrafik visar att en viss gradering mellan dessa tre komponenter kan göras. Väntetiden uppfattas mera negativt än gångtiden, vilken i sin tur uppfattas mera negativt än själva åktiden på fordonet. Inställningen till väntetiden är också avhängig i vilken situation individen tvingas vänta. Om man vill förbättra servicen är det alltså bättre att i kortväga trafik i första hand söka sänka gång- och väntetiden än åktiden. Därmed är givetvis inte sagt att åktiden saknar betydelse, men det krävs ofta en rejäl sänkning av denna för att det skall uppfattas som serviceförbättring av den arten att det väsentligt påverkar resfrekvensen. Framför allt gäller detta när åktiden relativt sett utgör en betydande del av hela restiden, vilket i första hand är tillämpligt för landsbygdstrafiken.

Antal byten av färdmedel är en betydelsefull faktor i samband med resan. Gång- och väntetiden brukar uppfattas mera negativt i samband med byten än vid resans start, varför insättandet av trafikförbindelser som medger direktresor medför en förbättrad trafikservice.

För valet av transportmedel kan också trafiksäkerheten ha en viss betydelse. Som framgår av nedanstående tabell 3.1 är trafiksäkerheten väsentligt högre hos kollektiva färdmedel än hos de individuella.

Undersökningarna avser emellertid endast förhållandena vid själva resan med transportmedlet. Uppgift om olyckor i samband med förflyttningar till och från fordonet ingår däremot inte. Troligen är det dock så att gångvägen till hållplatser för den kollektiva trafiken ofta är mera oskyddad än gångvägar till garage- och parkeringsplatser och medför därför en sämre trafiksäkerhet. Det kan dock bedömas att den sammanlagda olycksrisken är större vid resa med bil än vid resa med kollektiva färdmedel.

Tabell 3.1

Trafikslag	Antal dödade personer per miljard personkilometer
T-bana (Sthlm)	< 0
Spårväg (Sthlm-Gbg)	< 1
Buss (Sthlm-Gbg)	1
Järnväg (SJ)	2,6
Personbil	15
Motorcykel	42
Moped	54
Fotgängare (dödade av fordon)	65
Flyg (internationell linjetrafik, IATA)	2,9

Källa: Bengt Holmberg: Samhällsplanering med hänsyn till kollektiv trafik (Rapport R 33:1972 från Byggforskningen).

Erfarenheterna från bensinransoneringen 1974 tyder också på ett samband mellan olycksfrekvensen i trafiken och trafikarbetets storlek hos de individuella fordonen. Det har sålunda konstaterats för stockholmstrafiken att trafikvolymen då minskade med totalt 30 procent, men att olycksfrekvensen minskade med ännu mer eller med 50 procent. Minskningen gäller nästan enbart kategorierna motorfordon mot motorfordon eller motorfordon singel. (Trafikplan 75, Stockholm). En trolig förklaring till detta ligger i överflyttningar av resandet från individuella till kollektiva transportmedel.

Faktorn bekvämlighet kan sägas bestå av ett stort antal komponenter. Bland bekvämlighetsfaktorerna ingår t.ex. skydd mot väder och vind, möjlighet att få sittplats, goda av- och påstigningsmöjligheter, ryckfri och behaglig gång frisk luft med lagom temperatur, välstädade fordon etc. Dessa och många andra komponenter påverkar individens känsla av komfort. För de flesta av dessa komponenter torde bilen uppfattas som överlägsen flertalet av våra nuvarande kollektivtrafiksystem.

Taxans konstruktion och genomsnittliga prisnivå påverkar efterfrågan på resor med kollektiva transportmedel. Av väsentlig betydelse för den enskilde individens reskostnader är då givetvis den genomsnittliga prisnivån men också i vilken utsträckning olika former av rabatterbjudanden tillämpas - t.ex. mängdrabatt i form av s.k. klippkort eller månadskort och rabatter till olika målgrupper. De kollektiva färdmedlens attraktivitet sammanhänger emellertid också med i vad mån taxan är samordnad mellan olika linjer.

En redovisning av olika försök att visa taxans och prisets inflytande på resandet med kollektiva transportmedel redovisas i avsnitt 3.4. I avsnitt 3.3 diskuteras dessförinnan olika trafikantgruppers inställning till respriset såsom detta framkommit i attitydundersökningar.

3.3 Trafikanternas attityder till olika transportsystem

Genom enkätundersökningar kan man erhålla en bild av olika trafikantgruppers uppfattning av olika transportsituationer och de värderingar som kan ligga bakom ett färdmedelsval. Som framhålls i bilaga 3 föreligger här vid denna typ av undersökningar betydande metodproblem inte minst vad gäller konstruktionen av själva mätinstrumentet. De resultat som hittills erhållits får därför brukas med försiktighet. Man bör bl.a. beakta att dessa utförts under olika betingelser. I några fall har sålunda studien genomförts före en förändring av ett taxesystem, i andra fall efter en sådan. Trots detta kan undersökningarna i åtskilliga fall peka mot mera allmänna tendenser.

I de fall reskostnaden ingått som en faktor som värderats i förhållande till andra komponenter i det kollektiva transportsystemet, har i olika undersökningar främst avseende tätortstrafik en sänkning av respriset givits en hög prioritet. Exempel finns på att respriset givits högsta prioritet men också fått en låg vär-

dering. I flertalet av undersökningarna[1)] har det visat sig att reskostnaden värderats till samma betydelse som turtätheten. Som andrarangsfaktor framstår åktid och en ökad möjlighet till direkt resa utan omstigning.

Av särskilt intresse om man söker öka den kollektiva trafikens möjlighet att attrahera nya resenärer är att studera olika trafikantkategoriers inställning till en förändring i en eller flera av de komponenter som ingår i det kollektiva transportsystemet.

Att t.ex. sänka taxan för kollektivtrafikresor eller att på annat sätt förbättra den kollektiva resstandarden innebär att man genom förändring i en eller flera faktorer försöker påverka bilisterna att ändra sitt färdmedelsval och att även uppnå ett ökat resande bland dem som i utgångsläget redan använder kollektiva färdmedel. Då olika handlingsalternativ är möjliga blir det av vikt att veta vilket slag av åtgärder som ger vilken effekt. Ett sätt att skaffa sig en uppfattning om detta är att fråga trafikanterna hur de tror att de kommer att bete sig om en viss åtgärd genomförs.

I samband med en resvaneundersökning avseende lokal trafik ställdes frågor avseende förändrade trafikförhållanden till dem som färdades med bil till arbetet (Malmö stad 1970). Det visade sig att de mot bilismen negativa åtgärderna skulle få störst effekter på färdmedelsvalet. Knappt hälften av de utfrågade angav att de skulle färdas med bil även i fortsättningen om parkering inom rimligt gångavstånd från arbetsplatsen försvårades och mer än hälften skulle göra detsamma även om parkeringskostnaderna ökade väsentligt. Var tredje bilresenär uppgav dock att han skulle lämna bilen hemma om kollektivtrafikförbindelserna förbättrades väsentligt.

1) Undersökningar i Borås, Gävle, Göteborg, Halmstad, Luleå, Malmöhus län, Norrköping, Stockholm, Västerbottens län samt Östersund.

Som tidigare nämnts har kommittén år 1974 låtit utföra en särskild undersökning rörande resvanor och attityder i Malmöhus och Västerbottens län. I enkäten ställdes en direkt fråga rörande färdmedelsval till dels bilresenärer och dels kollektivresenärer. De tillfrågade fördelades därvid i tre grupper. Respektive grupp fick ta ställning till ett periodkort med priset 50, 75 respektive 100 kronor i Malmöhus län och med priset 50, 100 respektive 150 kronor i Västerbottens län. Månadskortet skulle då gälla för obegränsat antal resor med all kollektivtrafik i länet.

Bilresenärerna ställdes inför frågan om de, mot bakgrund av det kort som uppvisades, skulle åka kollektivt i stället för bil. Erhållna svar tyder på en positiv attityd till kortet. Andelen bilresenärer som säger sig vilja köpa t.ex. ett 50-kort i tätorter i Malmöhus och Västerbottens län (48, resp. 43 %) är dock så hög, att man kan fråga sig om svaren helt återspeglar ett verkligt framtida beteende. En förklaring till att andelen trots allt blivit så hög kan ligga i svaren på en följdfråga, nämligen att man säger sig vilja använda kortet för ett ökat resande inom länet.

Bland de bilister som inte ämnar övergå till kollektivt resande visar en stor andel inom tätortsområdet en i grunden negativ inställning till kollektivåkande, detta trots det relativt goda kollektiva transportutbud som finns inom betraktade tätorter. Bilisterna har främst önskemål om bättre kollektiva förbindelser vad gäller linjenät och turlista. Dessa förbättringsförslag har sin starkaste betoning inom glesbygdsområdena.

Kollektivresenärernas inställning till rabattkortet kan förmodas representera verkligheten på ett mera vederhäftigt sätt än vad kan vara fallet med bilresenärerna. Här riktar man sig till en resandekategori, vars attityder grundas på egen erfarenhet av kollektivt resande.

Undersökningen visar att inställningen till det regionalt gällande rabattkortet är mera positiv i glesbygdsområdena än i tätortsområdena. Som exempel kan nämnas att ungefär hälften av de tillfrågade invånarna inom glesbygdsområden i Malmöhus län önskar köpa ett 75-kort. Ungefär lika stor andel av invånarna i Västerbottens glesbygd önskar köpa ett 100-kort. Med tanke på att alla de större tätorterna i Malmöhus län redan har ett lokalt gällande periodkort är det ändå en förvånansvärd hög andel(ca 30 %) som där önskar köpa det regionala kortet och då även öka sitt nuvarande resande. Detta kan tyda på att den nuvarande geografiska avgränsningen för de lokala korten leder till att resbehovet ej blir till alla delar tillgodosett inom regionen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att drygt hälften av de tillfrågade individerna har en positiv attityd till ett rabattsystem med det lägsta kortpriset.

En stor andel av bilresenärerna i Malmöhus och Västerbottens län förklarar att de kommer att köpa ett regionalt gällande rabattkort.

Det bör dock framhållas att direkta frågor rörande ett framtida beteende betingat av en viss beskriven förändring i individens omgivning ger osäkra förutsägelser om verkligt framtida beteende. Främsta orsaken till detta är att den tillfrågade kan sakna personlig erfarenhet av den situation som beskrivs. Detta gäller givetvis i första hand dem som nu åker bil och har liten erfarenhet av att färdas med kollektiva färdmedel. Svaren från kollektivresenärerna beträffande inställningen till ett rabattsystem kan däremot antas vara mera pålitliga. Den positiva inställning till ett regionalt rabattkortssystem som dessa visar tyder därmed på att en betydande del av kollektivresenärerna kan komma att köpa ett regionalt gällande periodkort och att man därvid också kommer att ändra sina resvanor. Detta gäller framför allt invånarna utanför tätortsområdena, men också i anmärkningsvärt hög grad sådana invånare i tätorter som redan nu har tillgång till lokalt gällande rabattkort.

3.4 Erfarenheter från förändringar i prisnivå inom trafiken

Mot bakgrund av kostnadsutvecklingen för drivmedel är det av intresse att studera i vilken utsträckning bilisternas resvanor påverkas om en förändring sker i möjligheterna att använda personbilen som transportmedel.

I en enkätundersökning utförd i oktober 1974[1] redovisas resultat som visar hur bilisternas resvanor förändrades i samband med bensinransoneringen. Cirka 17 procent av de tillfrågade bilisterna sade sig använda bilen i mindre utsträckning efter bensinransoneringen, varav 13 procent något mindre och 4 procent mycket mindre. Förändringen som redovisades var något mindre i storstäderna än i övriga landet. Ett samband med hushållets årsinkomst och förändrat bilanvändande kunde också påvisas. De lägre inkomstgrupperna hade minskat något mer på bilanvändningen än de högre inkomstgrupperna (över 45 000 kronors årsinkomst).

Med försöket i Halmstad år 1970 att införa en kraftigt rabatterad taxa i kollektivtrafiken inleddes en utveckling som inneburit att flertalet större tätorter i landet med lokaltrafik har en generell rabattering av taxan i form av månadskort till lågt pris - vanligen 50 kronor per månad. Giltigheten av dessa månadskort är i allmänhet relativt begränsad geografiskt sett med ett undantag, Stockholms län. I detta område infördes oktober 1971 ett månadskort à 50 kronor gällande på i princip all kollektiv trafik inom hela länet. Förutom dessa taxereformer, som med undantag för den i Stockholms län ägt rum i områden med utpräglad lokaltrafikkaraktär och vars konsekvenser därför inte är direkt tillämpbara på ett regionalt gällande rabattsystem, finns i fråga om meddellångt och långdistant resande endast erfarenheter från Statens Järnvägars försök på tåg och buss med olika

1) Svenska Vägföreningen: Bilismen i samhället, rapport nr 7 mars 1975.

former av rabatter för kollektiva personresor.

I Halmstad infördes från april 1970 ett årskort för 100 kronor för kollektiva resor inom stadstrafikområdet. Samtidigt ökade biljettpriset på kontantbiljetter för vuxna från 0,75 kronor till 1 krona och för barn från 40 öre till 50 öre per resa. Rabattbiljetter slopades helt. Priset för ett månadskort var före taxeomläggningen 36 kronor och för ett årskort 360 kronor (10 månaderskort).

Det kan konstateras att ökningen i det totala resandet med kollektiva färdmedel var mycket stor mellan åren 1969 och 1971. Beräkningarna avser trafik inom det egentliga stadstrafikområdet i Halmstads kommun. Ökningen var som framgår av nedanstående tabell närmare 50 procent.

Biljettyp	Antal resor (milj.) 1969	1971	Förändring (milj.) 71 - 69
Orabatterade	1,5	1,4	- 0,1
Rabatterade	1,2	2,6	+ 1,4
Totalt	2,7	4,0	+ 1,3

I en rad intervjuundersökningar som genomförts efter taxeomläggningen har redovisats resultat som pekar på att valet av färdmedel påverkats endast i begränsad grad ifråga om bilister, räknat i procent. Resvolymökningen härrör till den helt övervägande delen från andra grupper än bilister.

Det bör framhållas att intervjuundersökningarna är bristfälliga ur metodsynpunkt varför resultaten måste tolkas med reservation för dess kvalitet. Bland bristerna kan nämnas att undersökningarna är av retrospektiv karaktär och dessutom behäftade med ett relativt stort bortfall av undersökningsobjekt.

Gävle införde 1972-01-01 en taxereform som torde ha influerats av försöket i Halmstad. Den nya taxan innebar i korthet att ett årskort à 100 kronor infördes för zon 1 - 3 (innerstadsområdet); 150 kronor inom zon 1 - 6 och 200 kronor inom hela trafikområdet. Årskortet kunde liksom i Halmstad betalas genom 4 månadskort à 25 kronor. Tidigare kostade ett årskort 350 kronor i zon 1 - 3, 580 kronor i zon 1 - 6 och 700 kronor för hela trafikområdet. Rabattbiljetterna slopades helt medan kontantbiljetterna bibehölls med i stort sett oförändrade priser. Några viktigare förändringar av kollektivtrafikens utformning i fråga om linjenät eller turtäthet genomfördes ej under 1972. Priset på årskortet behölls i två år. I samband med att taxesystemet reviderades i kommunens glesbygdsområden höjdes grundpriset på ett årskort från den 1 januari 1974 till 200 kronor.

Taxereformen år 1972 hade liksom i Halmstad en betydande effekt på resandet. Utifrån trafikräkningar har beräknats att det totala resandet ökade med 20 procent under 1972.

För att mäta effekterna på resvanorna genomfördes liksom i Halmstad en intervjuundersökning[1]. Denna visar ungefär samma resultat som motsvarande undersökningar i Halmstad. Förändringen i bilresenärernas val av färdmedel är mycket begränsad med anledning av taxesänkningen. Cirka en procent av bilresenärerna övergick till att åka kollektivt. Den helt övervägande delen av volymökningen kommer från personer som tidigare åkte kollektivt. En liten procentuell minskning i biläkandet medför emellertid med nuvarande färdmedelsfördelning en relativt stor resvolymökning för de kollektiva färdmedlen.

1971 års taxeomläggning i Stockholms län innebar att enhetstaxa i form av ett månadskort à 50 kronor in-

---

1) Gävle kommun och KOLT 1971 och 1972.

fördes inom ett stort trafikområde med ett mycket betydande trafikunderlag. Erfarenheterna från taxeomläggningen pekar på att ett tidsmässigt samband föreligger mellan en ökad kollektiv resfrekvens och taxeomläggningen.

Den genomsnittliga försäljningen av månadskort var våren 1975 (april) cirka 390 000 kort à 50 kronor (numera 70 kronor). Dessutom såldes cirka 80 000 kort à 25 kronor (numera 35 kronor) till pensionärer och ungdomar under 16 år. Av resvaneundersökningar kan noteras att antalet resor synes ha ökat med i genomsnitt 10 procent vardagar och med nära 20 procent på lördagar efter det att periodkortsreformen genomfördes. På grund av att biljettförsäljningsstatistiken ej kan användas för att studera resandets totala omfattning har ovanstående värden en relativt stor osäkerhetsmarginal.

Mera givande är det i stället att enbart studera utvecklingen hos den s.k. pendeltågstrafiken, som för Kungsängen-, Märsta- och Södertäljelinjerna haft en av annan trafik tämligen intakta influensområden och oförändrat trafikutbud. Tabell 3.3 utvisar bl.a.

- att resandet ökat i betydligt högre grad än invånarantalet
- att heldagsresandet ökat mer än högtrafikresandet
- att resfrekvensen - både heldag och under max. timmar - ökade avsevärt mer från år 1971 till år 1972 än genomsnittligt under perioden 1970-75.

Räknat i antal resor under heldag ökade trafiken på Kungsängenpendeln i genomsnitt per år med 16,8 %, medan ökningen enbart mellan 1971 och 1972 var 29,4 %. Ett ännu större uppsving i resandet just i samband med taxeomläggningen kan noteras för Märsta- och Södertäljependeln. På Märstapendeln var den genomsnittliga ökningen per år 1970-1975 12,3 %, medan ökningen enbart 1971-1972 var inte mindre än 36,8 %, dvs. tre gånger större.

Tabell 3.2 Trafikutvecklingen på pendeltågen till och från Kungsängen, Märsta och Södertälje 1970-1975

Linje		1970	1971	1972	1973	1974	1975	Procentuell ökning 1970-1975	Genomsnitt/år	1971-1972
Kungsängen	Innevånare	81518	91993	94517	93542	92929	≈ 93000	11.4	2.3	2.7
	Resor maxtim	5208	5082	6339	8277	8889	8865	70.2	14.0	24.7
	hel dag	13243	13600	17600	20414	23427	24358	83.9	16.8	29.4
	Reskvot maxtim %	6.4	5.5	6.7	8.8	9.6	≈ 9.5	48.4	9.7	21.8
	hel dag %	16.2	14.8	18.6	21.8	25.2	≈ 26.2	61.7	12.3	25.7
Märsta	Innevånare	83347	87312	90122	93865	96684	≈ 102000	22.3	4.5	3.2
	Resor maxtim	4254	4361	5481	6466	6994	6445[1]	51.5	10.3	25.7
	hel dag	11501	10825	14810	16236	18206	18560	61.4	12.3	36.8
	Reskvot maxtim %	5.1	5.0	6.1	6.9	7.2	≈ 6.3	23.5	4.7	22.0
	hel dag %	13.8	12.4	16.4	17.3	18.8	≈ 18.1	31.1	6.2	32.3
Södertälje	Innevånare	151288	153660	154289	154466	155115	≈ 158000	4.4	0.88	0.4
	Resor maxtim	5168	4644	6456	6935	7051	7161	38.6	7.7	39.0
	hel dag	11893	12034	15894	16292	20065	20180	69.7	13.9	32.1
	Reskvot maxtim %	3.4	3.0	4.2	4.5	4.5	≈ 4.5	32.3	6.4	40.0
	hel dag %	7.9	7.8	10.3	10.5	12.9	≈ 12.8	62.0	12.2	32.1

1) Troligen fel i SJ-statistik

Källa: AB Storstockholms lokaltrafik, trafikavdelningen

Av Storstockholms Lokaltrafiks (SL) kommentarer till trafikräkningarna framgår att det inte går att klarlägga om den efter år 1972 fortsatta ökningen av reskvoten är en efterverkan av taxeomläggningen eller om trafikeringen i sig självt varit värvande. Någon utökning av servicen i form av ökat antal förbindelser per dag har dock inte skett på de tre linjerna.

Även fördelningen på olika färdmedel för resor till Stockholms innerstad visar på en förändring i samband med taxeomläggningen. Tendensen fram till 1971 var att andelen kollektiva resor sjönk under perioden fram till taxeomläggningen för att därefter åter öka såväl relativt som absolut. Nedanstående tabell 3.3 visar resultat av trafikantmätningar vid infarterna till Stockholms innerstad.

Tabell 3.3 Sammanställning av resultat från trafikräkningarna vid infarterna till Stockholms innerstad 1966-1974. (Enligt Stockholms kommun "Trafikplan 1975" och uppgifter från SL)

År	Antal trafikanter i bägge riktningarna kl. 06.00-21.00 med						
	Alla färdmedel		Koll. färdmedel		Ind. färdmedel		Andel.koll.
	1000-tal	Index	1000-tal	Index	1000-tal	Index	Procent
1966	1 058	100	551	100	507	100	52,1
1967	1 030	97,4	539	97,9	491	96,8	52,3
1968	1 080	102,1	549	99,6	532	104,9	50,8
1969	1 129	106,7	562	102,0	567	111,8	49,8
1970	1 135	107,3	557	101,1	578	113,9	49,1
1971	1 181	111,6	585	106,2	596	117,5	49,5
1972	1 202	113,6	611	110,9	591	116,6	50,8
1973	1 189	112,3	606	110,0	583	114,9	51,0
1974	1 219	115,2	641	116,5	578	113,9	52,6
1975	1 260	119,1	650	118,0	610	120,3	51,6

I samband med taxeomläggningen 1971 höjdes parkeringsavgifterna i innerstaden. Effekten som genomsnittligt var en fördubbling av avgifterna är svårbedömbar efter-

som 84 % av bilisterna hösten 1971 parkerade avgiftsfritt i innerstaden (TU-71).

Det kan dock konstateras att det finns ett samband i tiden mellan 50-kortets införande och en viss minskning i bilresandets omfattning. Av intresse är då också den förändring som inträffade hösten 1975, då biltrafiken återigen började öka kraftigt. Huruvida denna förändring har ett direkt samband med att priset på periodkortet höjdes från 50 kr till 70 kr eller med en viss utglesning i kollektivtrafiken har inte kunnat klarläggas. Utredningen finner det dock värt att notera att förändringarna i biltrafikens omfattning vid två tillfällen (1971 och 1975) i tiden sammanfaller med förändringar i taxan hos kollektivtrafiken.

Statens Järnvägar har under senare år genomfört en rad försök med olika former av prisrabatter. Avsikten med dessa har varit att söka utröna om prissänkningarna leder till en så stor ökning av resandet att intäktsläget förbättras.

I det s.k. "mitt-i-veckan-försöket" under 1967-68 gjordes omfattande prov med "mitt-i-veckan-rabatter", som innebar en prisnedsättning om 30 % av det ordinarie tur- och returpriset i flera ortsrelationer i Sverige. Försöket följdes upp med intervjuer bland köparna av de rabatterade biljetterna. Undersökningarna visade att nyförsäljningen inte var tillräcklig för att kompensera intäktsbortfallet som uppstod genom rabatteringen. Bäst resultat erhölls i norrlandsrelationerna varför försöket upprepades där. Hösten 1969 inleddes därför ett prisförsök med mitt-i-veckan-rabatter för resor i 2 klass måndag middag - fredag middag för resor mellan Stockholm och alla stationer norr om linjen Sundsvall - Östersund - Storlien. Rabattsatsen var 30 procent och ett max.pris om 150 kronor infördes (160 kronor efter 1970-01-01). Försöksperioden varade 16 månader varunder en stark reklam- och informationskampanj bedrevs.

Den genomsnittliga prisrabatten beräknades till 20 procent. För att erhålla kostnadstäckning erfordrades ett tillskott i form av nyförsäljning om 25 procent. Skulle även marknadsföringskostnaderna täckas erfordrades ytterligare 5 - 10 procent nyförsäljning. Genom undersökningar erhölls ett resultat som pekade på en merförsäljning om 20 procent. Tillskottet var alltså betydande men ej fullt tillräckligt för att göra försöket företagsekonomiskt lönsamt.

Januari 1969 startades det s.k. Mälardalsförsöket som i korthet innebar att priserna sänktes för järnvägsresor i 2 klass från Enköping, Västerås, Köping och Eskilstuna till Stockholm och åter. Vissa tåg undantogs dock. Avstånden från de nämnda orterna till Stockholm är 73, 111, 146 resp. 117 km, vilket innebär att erfarenheterna från rabattförsöket är tillämpbara på flertalet län, därest ett regionalt gällande periodkortssystem skulle införas.

Rabattsatsen sattes till 50 %. Med hänsyn till andra möjliga rabatter beräknades den genomsnittliga rabatteringsnivån till 47 procent. För att bibehålla oförändrad intäktsnivå erfordrades en nyförsäljning om i det närmaste 90 procent. Inkluderades även försäljningskostnaderna erfordrades ett nyförsäljningstillskott om 110 procent. Dessutom tillkom ytterligare vissa kostnader för tågförstärkningar som uppstod på grund av rabatten. Genomförda undersökningar visade på att tillskottet uppgick till 82 procent. Den i och för sig mycket kraftiga ökningen var alltså inte fullt tillräcklig för att erhålla företagsekonomisk lönsamhet i rabattförsöket men pekar ändå på en hög priskänslighet hos resenärerna.

För närvarande genomförs ett försök med ett rabattkort som berättigar till 50 procents nedsättning av priset på resor i 2 klass under ett år. Kortets pris är 440 kronor (tidigare 350 kronor). Före introduktionen i april 1974 genomfördes en omfattande pilotundersökning,

som pekade på att resvolymökningen skulle bli tillräckligt stor för att erhålla täckning av intäktsbortfallet föranlett av rabatteringen. Under den första 12-månadersperioden kom man upp i en försäljning av drygt 31 000 2 klass rabattkort och hittillsvarande resultat pekar på att en företagsekonomisk lönsamhet erhålls.

Under 1970 genomfördes också försök med prisnedsättningar i SJ busstrafik. Man valde ut linjer inom tre områden, Skåne, Jönköpings trafikdistrikt och Sundsvalls trafikdistrikt, i vilka försök med rabatter prövades. I varje område hade man ett antal försökslinjer med rabatterad taxa samt ett antal likvärdiga kontrollinjer med ordinarie taxa. Genom att jämföra det ekonomiska utfallet på försöks- och kontrollinjer kunde sedan en utvärdering av försöket göras. Rabatteringen av priserna på försökslinjerna var 25 procent på enkla, tur och retur- samt 10-biljetter.

Resultaten från försöket uppvisade betydande variationer i utfall såväl mellan olika områden som mellan olika linjer inom samma område. Gemensamt var dock att i nästan samtliga fall uppmättes förhållandevis kraftiga resvolymökningar. I Skåne och Jönköpingsdistriktet erhölls ökningar av resfrekvensen som medförde en nära nog företagsekonomisk kostnadstäckning.

För försökslinjerna i mellersta Norrland erhölls i två fall, Hudiksvall - Stocka och Ånge - Överturingen, så stora resvolymökningar under försöksperioden att det ekonomiska utfallet blev en intäktsökning. För den utpräglade glesbygdslinjen Sveg - Lillhärdal inom samma försöksområde blev däremot utfallet betydligt sämre då linjen under perioden erhöll en minskning av intäkterna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att undersökningarna i Gävle och Halmstad, som avser renodlad tätortstrafik,

och i Stockholms län visar på markanta resvolymökningar med 20 - 50 procent men att förändringen i fråga om färdmedel är liten när det gäller bilisterna. I Stockholms län har man genom kombinationen negativa åtgärder mot biltrafiken och taxerabatter fått en sådan attraktivitet inom kollektivtrafiken att den tidigare stigande kurvan för bilismens ökningstakt kunnat brytas, dock endast fram till hösten 1975, då biltrafiken återigen började öka i omfattning. Det ökade resandet med kollektiva färdmedel är emellertid ej i något fall tillräckligt stort för att hela intäktsbortfallet föranlett av prissänkningarna skall kunna täckas. Erfarenheterna från Statens Järnvägars försök med rabattering av kontantbiljetter för medellångt och mera långdistant resande är däremot något avvikande. Resvolymökningen är där så stor att en täckning av intäktsbortfallet föranlett av rabatteringen nästan har uppnåtts i två av fallen. I samband med ett av de beskrivna rabattförsöken som har pågått under en längre tid (440-rabatten) har resandet ökat så kraftigt att företagsekonomisk lönsamhet har uppnåtts.

Motsvarande försök i den mera kortväga landsbygdstrafiken med buss visar också att en rabattering av taxan kan leda till betydande resvolymökningar. Försöken har i några fall till och med gett resvolymökningar så stora att företagsekonomisk kostnadstäckning erhållits. Huruvida rabatteringarna påverkat färdmedelsfördelningen har inte kunnat klarläggas.

De beskrivna försöken med rabatteringar bl.a. inom SJ tyder på en förhållandevis hög priskänslighet hos resenärerna, vilket beaktats av utredningen i samband med beräkningarna i kapitel 10 rörande kostnaderna för införandet av ett regionalt gällande periodkort i samtliga län.

4 ÖVERSIKTLIG REDOVISNING AV STATENS, LANDSTINGSKOMMUNERNAS OCH PRIMÄRKOMMUNERNAS ENGAGEMANG I TRAFIKFÖRSÖRJNINGEN

4.1 Den statliga trafikpolitiken

Den statliga trafikpolitiken syftar till att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till samhällsekonomiskt lägsta kostnad i driftsmässigt och trafiktekniskt rationella former.

Statsmakternas trafikpolitiska strävanden har således inriktats på olika slag av åtgärder för att successivt skapa bättre betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. Som led i dessa strävanden ingår att i olika hänseenden ge SJ förbättrade möjligheter att hävda sig inom olika delar av transportmarknaden. Genom de investeringsanslag som årligen anvisas ges SJ möjlighet att anpassa och bygga ut sin verksamhet för de transporttjänster där företaget har de bästa möjligheterna att göra sig gällande.

Inom trafikpolitiken har successivt åtgärder vidtagits i syfte att uppnå en större marknads- och kostnadsmässig rättvisa i förhållandet mellan trafikgrenarna och trafikföretagen. Olika åtgärder har också vidtagits för att främja trafikpolitiskt sunda verksamhetsbetingelser inom vägtrafiken. Inom den yrkesmässiga trafiken har sålunda kraven skärpts från såväl trafikpolitisk som trafiksäkerhetsmässig synpunkt på fordonsägare och trafikföretagare, bl.a. när det gäller att genom planläggning av transporterna förhindra överträdelser av bestämmelserna om fordons belastning och förares arbets- och vilotid.

I den samhällsekonomiska målsättningen för trafikpolitiken ligger att de statliga insatserna inom transportsektorn skall planeras i nära kontakt med

samhällsplaneringen i stort. De regional-, arbetsmarknads- och allmänt näringspolitiska målsättningarna skall sålunda beaktas. Häri ligger att trafikpolitiken vid behov skall medge arrangemang, som gör det möjligt att få olika samhällsmotiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med principiellt kostnadsansvar för sin verksamhet.

Enligt de trafikpolitiska riktlinjerna skall således SJ ersättas för driftunderskott på sådana trafiksvaga järnvägslinjer, vars trafikering utgör en ekonomisk belastning för SJ men på vilka trafiken behålls av samhälleliga skäl. Till grund för ersättningens storlek skall ligga en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. Det ersättningsberättigade järnvägsnätet utgör något över hälften av SJ:s totala bannät men har endast 8 % av trafikarbetet på järnväg.

För att förbättra betingelserna för den kollektiva trafikförsörjningen med buss inom landsbygds- och glesbygdsområdena har i enlighet med ett av riksdagen år 1973 godtaget förslag bussbidragssystemet reviderats och byggts ut fr.o.m. bidragsåret 1974/75. Reformen avsåg den lokala trafikförsörjningen, för vilken kommunerna har ansvaret. En allmän strävan har varit att utforma ett system som främjar en samordning av trafikbehov och trafikresurser samt en rationell utformning av den kollektiva trafikapparaten. Efter förslag i 1975 års budgetproposition har riksdagen också beslutat om ett förstärkt statligt stöd till olönsam regional busstrafik. Det nya regionala bussbidragssystemet som innebär ökade statliga insatser anges vara provisoriskt i avvaktan på förslag från föreliggande utredning. En sammanfattande redovisning för bidragsordningarna lämnas i avsnitt 4.2.

Godstransportstödet till Norrland och övriga delar av stödområdet samt stödet till person- och godstrafiken mellan Gotland och fastlandet är exempel på regionalpolitiskt motiverade insatser inom transportförsörjningen.

En planmässig samordning och prioritering av insatserna inom trafiksektorn är enligt av statsmakterna under senare år uttalade riktlinjer en grundläggande förutsättning för att en tillfredsställande trafikservice till samhällsekonomiskt lägsta kostnader skall kunna tillhandahållas. Det är därför angeläget att som grund för det trafikpolitiska handlandet och investeringsverksamheten ha tillgång till en övergripande trafikplanering som tar hänsyn till samspelet och arbetsfördelningen mellan de olika trafikgrenarna.

Ett viktigt led i det trafikpolitiska reformarbetet under de senaste åren har därför varit att utveckla planeringsinstrumenten. Regeringen har sålunda gett länsstyrelserna i uppdrag att i anslutning till trafikplaneringsutredningens arbete genomföra en hela landet omfattande regional trafikplanering. Inom ramen för den regionala trafikplaneringen har länsstyrelserna haft att söka uppställa mål för resp. läns trafikförsörjning samt ge förslag till hur trafiken skall bedrivas. Länsstyrelserna har under november och december månader 1974 avgett sina slutliga förslag till trafikplaner. Dessa har sammanfattats i ett särskilt betänkande, SOU 1976:8. Inom kommunikationsdepartementet pågår f.n. en utvärdering av länsstyrelsernas trafikplaner.

För att utreda olika frågor som har samband med strävandena att förbättra förutsättningarna för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn tillkallades år 1972 särskilda sakkunniga, den s.k. trafikpolitiska utredningen (K 1972:07). Utredningen har framlagt ett delbetänkande, "Trafikpolitik - behov och möjligheter" (SOU 1975:66). Utredningen har i detta behandlat frågor rörande den trafikpolitiska målsättningen, marknads- och taxefrågor i järnvägstrafiken, SJ:s trafiksvaga nät samt betingelserna

för den yrkesmässiga godstrafiken på landsväg. Nämnas bör även utredningens förslag om inrättandet av en särskild trafikplaneringsmyndighet. Utredningens förslag i denna fråga och den departementspromemoria som utarbetats i anslutning härtill behandlas ytterligare i avsnitt 4.3.5.

Förutom en övergripande planering finns det även behov av en utbyggd och förbättrad sektorsplanering, dvs. för olika trafikgrenar eller trafikmedel. I sammanhanget kan nämnas det betänkande som hösten 1975 lagts fram rörande den långsiktiga vägplaneringen (SOU 1975:85, Vägplanering). I betänkandet föreslås olika åtgärder i syfte att förbättra anpassningen av vägplaneringen till den övriga samhällsplaneringen. Vikten betonas av att de samhälleliga effekterna av olika vägåtgärder ges en allsidig belysning. Den nu tillämpade planeringsmodellen måste med hänsyn härtill utvidgas så att den klarare beaktar de s.k. kvalitativa effekterna i form av regionalpolitiska, miljömässiga m.fl. aspekter. Erinras kan också om de två departementspromemorior - Ds K 1975:9 och Ds K 1975:10 - som utarbetats med förslag till särskild planeringsordning för hamnväsendet och för flygplatsväsendet samt förslag till särskilt prövningsförfarande när det gäller hamn- och flygplatsprojekt.

För att stödja tätortskommunerna i deras strävan att få till stånd bättre lokala trafikförhållanden har en särskild utredning - kollektivtrafikutredningen (KOLT) - arbetat (SOU 1975:47). Utredningen har haft till uppgift bl.a. att ange hur kommunerna genom åtgärder på stadsbyggnadsområdet, inom gatu- och vägbyggandet samt genom trafiktekniska m.fl. åtgärder kan förbättra den kollektiva trafikservicen. Med hänvisning till föreliggande utredning går KOLT inte närmare in på taxefrågornas betydelse för kollektivtrafiken.

Utredningen gör dock följande sammanfattande uttalande i sitt betänkande (sid. 172):

"Generellt kan som utgångspunkt för taxesättningen inom kollektivtrafiken konstateras att det finns de som inte har möjlighet att resa individuellt. Att försöka öka taxeintäkterna i takt med den snabba kostnadsutvecklingen synes av sociala och trafikpolitiska skäl inte lämpligt. En bibehållen eller, som på många håll erfordras, höjd kollektivtrafikstandard, kräver därför en ökad skattefinansiering."

Bland övriga under senaste året avslutade utredningar på det trafikpolitiska området kan också nämnas utredningen rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov (HAKO-utredningen). I sitt betänkande (SOU 1975:68) konstaterar utredningen att om samhällets övergripande mål för handikappolitiken - som sammanfattas i begreppen normalisering och integrering - skall kunna realiseras, är det av största vikt att kommunikationsväsendet anpassas så att de handikappades rese- och kontaktmöjligheter förbättras. Utredningen framlägger olika konkreta förslag i detta syfte.

De angivna betänkandena och departementspromemoriorna bereds f.n. med sikte på redovisning i en trafikpolitisk proposition.

4.2 Nuvarande statliga bidrag till lokal och regional busstrafik

Reglerna för nu gällande statligt stöd till lokal landsbygdstrafik återfinns i kungörelse 1973:639 (ändrad senast SFS 1975:193). Statsbidrag utgår till kommun som lämnar ekonomiskt bidrag till sådan lokal trafik på landsbygdslinje och till sådan kompletteringstrafik på lands-

bygden som ingår i en av kommunen antagen lokal trafikförsörjningsplan.

För landsbygdslinje krävs att minst halva linjelängden är belägen utanför stadsplanelagt område och att transportarbetet, räknat i personkilometer, till större delen hänför sig till resor som påbörjas eller avslutas utom sådant område. Det senare kravet gäller även för kompletteringstrafik. Med lokal trafik avses trafik som är begränsad till en kommun och sådan närtrafik mellan angränsande kommuner som ej är av regional karaktär.

Trafikintäkterna beräknas enligt en särskild referenstaxa i de fall tillämpad taxa understiger referenstaxan. Överstiger de faktiska trafikintäkterna denna taxas nivå skall dessa i stället läggas till grund för resultatberäkningen. Kostnaden beräknas enligt redovisade faktiska kostnader för trafiken. Avräkning skall ske för intäkter av och kostnader för transport av barn till och från grundskolan.

Statsbidrag utgår i fråga om personförande linjetrafik för den del av underskottet som belöper på högst två dagliga dubbelturer på linjen (för kompletteringstrafiken högst två dagliga sammanhängande turer). Underskottet fördelas lika på samtliga turer. Bidrag utgår med 50 % av det bidragsgrundande underskottet. För inre stödområdet och Gotlands län utgår bidrag med 75 %.

Ansökan om statsbidrag skall inges av kommunen till länsstyrelsen, varvid ansökan skall innehålla beräknat ekonomiskt utfall för trafiken under bidragsåret. Ansökan skall också innehålla vilket kommunalt bidrag till trafiken som avses utgå och hur stort statsbidrag som påräknas. Vid ansökan om statsbidrag skall fogas en av kommunen antagen lokal trafikförsörjningsplan. Av denna krävs att den skall redovisa olika trafikalstrande faktorer som befolkning, service, större

arbetsplatser, vägnät etc. samt befintlig trafik och den trafik som avses bedrivas under bidragsåret.

Den centrala administrationen av bidragsgivningen handhas fr.o.m. 1 juli 1973 av bussbidragsnämnden.

Kommunen skall efter bidragsårets slut till länsstyrelsen redovisa den trafik för vilken kommunen erhållit statsbidrag samt för det ekonomiska utfallet av trafiken och kommunens faktiska kostnader för densamma.

Nu gällande regler för statligt stöd till regional busstrafik framgår av kungörelsen 1975:791. Bidragsgivningen avser i princip sådan olönsam regional trafik, som finns upptagen i en av länsstyrelsen upprättad regional trafikplan. Bidrag utgår till högst två dagliga dubbelturer per linje i form av en vagnmilersättning av högst 8 kr. I inre stödområdet är ersättningen högst 10 kr per vagnmil. Bussbidragsnämnden utbetalar de regionala bussbidragen direkt till trafikföretagen.

4.3 Vissa centrala verk

4.3.1 Statens järnvägar

Nästan all järnvägstrafik i landet bedrivs av statens järnvägar (SJ). Det för allmän trafik upplåtna järnvägsnätet hade vid 1974 års slut en längd i huvudspår av 12 104 km varav enskilda järnvägar 743 km. För SJ tillkommer ca 1 000 km vilka avser banor enbart upplåtna för godstrafik med största tillåten hastighet av 40 km/tim.

Statens järnvägar är ett affärsdrivande verk. Enligt instruktionen skall SJ driva järnvägs-, färje- och biltrafik samt därmed sammanhängande rörelse. Bland SJ:s helägda dotterbolag kan nämnas

AB Trafikrestauranger, Svenska Lastbils AB (Svelast) och GDG Biltrafik AB.

För SJ:s regionala verksamhet finns bl.a. 8 bandistrikt och 8 trafikdistrikt.

Riksdagens anslagsbeviljning till SJ är uppdelat i ett investeringsanslag till det s.k. affärsbanenätet och ett anslag för ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m.m. För affärsbanenätet föreligger förräntningskrav för det investerade statskapitalet. Beträffande omfattningen av stödet till olönsam järnvägstrafik, se avsnitt 4.4.

4.3.2 Statens vägverk

Statens vägverk är huvudman för det statliga vägnätet och handlägger även frågor som rör statsbidrag m.m. till kommunala och enskilda vägar.

Väghållning består i byggande och drift av vägar samt därmed förenad planering. För driften av statsvägar upprättas femåriga planer, som revideras vart tredje år. Vad gäller byggande av statsvägar sker den inbördes prioriteringen av de olika vägobjekten i anslutning till upprättande av tioåriga långtidsplaner och femåriga flerårsplaner, som revideras vart tredje år.

Flerårsplan för riksvägar upprättas av vägverket. Länsstyrelserna har att yttra sig över den upprättade riksvägplanen. Innan länsstyrelsen avger förslag eller yttrande skall kommunerna och länsvägnämnden höras. Flerårsplan för byggande av länsvägar upprättas av länsstyrelse. Innan planen upprättas skall kommunerna och länsvägnämnden beredas tillfälle att avge förslag och de skall också yttra sig över upprättad länsvägplan. Såväl flerårsplaner för riksvägar som för länsvägar fastställs av statens vägverk. Har vägverket och länsstyrelsen olika

uppfattning skall fråga om fastställelse av planen hänskjutas till regeringens prövning.

För byggande av statsbidragsberättigade kommunala vägar och gator inom kommuner som är väghållare, s.k. statskommunvägar, upprättas inom vägverket tioåriga långtidsplaner och femåriga fördelningsplaner, som revideras vart tredje år. Fördelningsplan för byggande av statskommunvägar upprättas av länsstyrelse och fastställs av statens vägverk. Förslag till objekt som skall utföras under perioden inhämtas från kommunerna. Länsstyrelse skall genom vägförvaltningen låta granska och eventuellt komplettera de inkomna uppgifterna. Innan planen fastställs skall berörda kommuner, länssstyrelse och länsvägnämnd höras. Har vägverket och länsstyrelse olika uppfattningar skall fråga om fastställelse hänskjutas till regeringens prövning.

Kommun, landstingskommun och kommunalförbund kan i enlighet med förordningen 1971:956 få statsbidrag även till byggande av tunnelbana och annan spårbunden stadsbana som framgår på egen banvall fri från korsning i samma plan med annan trafik. Statsbidragsgivningen sker från flerårsplan för byggande av riksvägar eller från fördelningsplan till väghållande kommuner.

Statens vägverk är även tillsynsmyndighet för de enskilda järnvägarna.

4.3.3 Bussbidragsnämnden

Genom beslut av riksdagen våren 1973 inrättades den 1 juli 1973 en särskild nämnd - bussbidragsnämnden - för att handha frågor som rör det statliga stödet till olönsam busstrafik. Nämnden skall enligt sin instruktion verka för en enhetlig tillämpning av statsbidragsbestämmelserna och vid behov

föreslå ändring av dessa. Enhetligheten främjas framför allt genom att nämnden meddelar föreskrifter och anvisningar för tillämpningen av bidragsbestämmelser och handläggningen av ansökningsärenden.

Det statliga stödet till den olönsamma busstrafiken syftar till att främja en tillfredsställande trafikförsörjning på landsbygden.

Vad gäller den lokala landsbygdstrafiken granskar nämnden kommunernas ansökningar och trafikförsörjningsplaner. Länsstyrelsernas yttranden ingår i nämndens bedömning. Nämnden avger på grundval av denna granskning senast den 10 maj närmast före bidragsåret förslag till regeringen om fördelning av bidragsmedel mellan länen. Det statliga stödet utbetalas sedan av länsstyrelserna till kommunerna.

När det gäller den regionala trafiken kommer nämnden in i tre skeden av ärendenas behandling. Nämnden granskar de regionala persontrafikplaner som länsstyrelserna upprättar senast den 1 november närmast före bidragsåret. Nämnden avger yttrande till länsstyrelserna och berörda kommuner om vilken trafik som bör kunna vara bidragsgrundande. Mot bakgrund av bl.a. de lokala trafikförsörjningsplanerna prövar nämnden före den 15 juni närmast före bidragsåret slutgiltigt frågan om vilken trafik som kan vara bidragsberättigad. Slutligen behandlar nämnden de ansökningshandlingar - jämte länsstyrelsernas yttranden - som inkommer efter bidragsårets utgång. Nämnden meddelar beslut i frågan om statsbidrag och utbetalar bidraget till trafikutövaren.

4.3.4 Buss- och taxivärderingsnämnden

Vid 1969 års riksdag beslöts om vissa ändringar i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m.m. Bland annat beslöts om ändring i 12 och 19 §§,

innebärande att kommun (primär- eller landstingskommun, kommunalt trafikföretag) ges större möjlighet att överta redan etablerad linjetrafik med buss. Förutsättning för återkallelse av tidigare tillstånd och meddelande av nytt tillstånd för kommunen är att denna gör sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken drivs i kommunal regi.

Förslag med motsvarande syfte vad gäller taxitrafik antogs vid 1972 års riksdag (5 och 19 §§ YTF). De nya bestämmelserna innebär att kommunerna ges möjlighet att mera direkt påverka utformningen av taxitrafiken och att vid behov själva engagera sig i denna.

Återkallas enligt de nya bestämmelserna tidigare meddelat tillstånd till buss- eller taxitrafik är kommunen - om den tidigare tillståndshavaren begär det - skyldig att lösa in tillgångarna i trafikrörelsen. Tvist om ersättningens storlek prövas av buss- och taxivärderingsnämnden.

Förutsättningarna för återkallelse av trafiktillstånd med buss samt frågan om beräkning av ersättningens storlek beskrivs ytterligare i kapitel 11.

4.3.5 Förslag om en trafikplaneringsmyndighet

Som tidigare nämnts har av trafikpolitiska utredningen föreslagits inrättandet av en central trafikplaneringsmyndighet med beredande, planerande och samordnande funktioner. I en nyligen presenterad departementspromemoria (Ds K 1976:3) har med anledning härav framlagts förslag till organisation av en särskild trafikplaneringsmyndighet.

I promemorian konstateras att det föreligger ett behov av en fristående central myndighet för hand-

läggning av vissa närmare angivna trafik- och trafikplaneringsfrågor. De huvuduppgifter som föreslås åvila myndigheten kan sammanfattas i utrednings- och planeringsuppgifter, frågor i anslutning till nedläggningsprövning av trafiksvaga järnvägar, handläggning av frågor rörande den yrkesmässiga trafiken samt handläggning av transportstöds- och bussbidragsfrågor.

Enligt promemorian föreligger det sålunda behov av ett centralt organ som har kunskap om och överblick över trafiksektorn och som kan biträda regeringen genom utarbetande av förslag till anvisningar och planeringsunderlag för den fortsatta regionala trafikplaneringen. Genom att arbetet härvidlag sker i nära samband med berörda trafikverk, samhällsplanerande organ och organisationer som företräder trafik- och näringslivsintressen kan en angelägen samordning av de samlade planeringsaktiviteterna nås.

Trafikplaneringsmyndigheten skall vidare utföra utredningar m.m. till grund för regeringens ställningstaganden i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Härigenom uppnås nödvändig samordning med den regionala trafikplaneringen. Myndigheten föreslås också handha granskningen av den vart tredje år förekommande separatredovisningen av statens järnvägars trafiksvaga bannät.

I promemorian framhålls att det finns en rad väsentliga uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken som bör handläggas på central nivå. Dessa uppgifter bör åvila den föreslagna trafiplaneringsmyndigheten. Det gäller bl.a. meddelande av anvisningar och föreskrifter rörande olika moment i tillståndsprövningen och fortlöpande tillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Det föreslås vidare ingå i myndighetens uppgifter att vara tillståndsmyndighet för den interregionala

busstrafiken, att handlägga besvärsärenden över länsstyrelsernas beslut samt att pröva taxor i buss- och taxitrafik.

Den beredskapsplanering avseende transportsektorn som tidigare åvilat transportnämnden skall enligt förslaget övertas av den nya myndigheten. Likaså föreslås bussbidrags- och fraktbidragsnämndernas uppgifter överföras till myndigheten.

4.4 Organ på regional och lokal nivå

4.4.1 Länsstyrelsen

I länsstyrelsernas planeringsverksamhet ingår att medverka i den regionala trafikplaneringen. Länsstyrelsen handlägger bl.a. frågor om statligt stöd till olönsam busstrafik inom ramen för de bestämmelser som finns härom i kungörelsen (1973:639, ändrad senast 1975:193) om statligt stöd till lokal landsbygdstrafik och förordningen (1975:192) om statligt stöd till regional landsbygdstrafik.

Enligt 3 § YTF ankommer det vidare på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. En förutsättning för rätt att bedriva yrkesmässig trafik är att vederbörligt tillstånd, s.k. trafiktillstånd, meddelats. Tillstånd till beställningstrafik med lastbil eller buss meddelas av länsstyrelsen i det län där stationsort för trafiken skall förläggas. Tillstånd till linjetrafik meddelas av länsstyrelsen i det län, där trafiken skall äga rum eller, om trafiken berör mer än ett län, av länsstyrelsen i det län där den längsta vägsträckan är belägen.

Hos länsstyrelsen förs register över tillståndshavare och fordon i yrkesmässig trafik, yrkestrafikregister. Länsstyrelsen fastställer turlista och taxa för sådan busslinjetrafik för vilken länsstyrelse meddelat tillstånd. Taxa för beställnings-

trafik för personbefordran med personbil (taxitrafik) fastställs av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen.

För busslinjetrafik som bedrivs av postverket och statens järnvägar gäller vissa undantagsbestämmelser i fråga om tillstånd m.m. Sålunda meddelas tillstånd till busslinjetrafik av regeringen. Enligt bemyndigande av regeringen fastställer verken taxorna i sin trafik. Även turlistor fastställs av verken efter samråd med länsstyrelsen.

Länsstyrelsen meddelar med stöd av 148 § första stycket vägtrafikkungörelsen (1972:603) vissa lokala trafikföreskrifter. Sålunda ankommer det på länsstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. stopplikt och väjningsplikt, färdhastighet, axel- och boggitryck samt fordons vikt, bredd och längd. Länsstyrelsen beslutar också genom lokal trafikföreskrift att viss väg skall anses som huvudled, motorväg eller motortrafikled.

I fråga om väglagstiftningen kan nämnas att samråd skall ske med länsstyrelsen vid upprättande av arbetsplan för väg. Sedan länsstyrelsen behandlat planen, skall länsstyrelsen med eget yttrande överlämna planen till vägverket för fastställelse. Är länsstyrelsen och vägverket oense om planen, hänskjuts frågan till regeringens prövning. Som framgår av avsnitt 4.2.2 gäller samma ordning vid fastställelse av flerårsplan och fördelningsplan.

Länsstyrelsen handlägger därjämte ärenden rörande enskilda vägar.

4.4.2 Trafiknämnden

Enligt huvudregeln skall i varje kommun finnas en trafiknämnd. Nämnden handlägger frågor om vissa lokala trafikföreskrifter och ärenden angående tillstånd till taxitrafik.

Trafiknämnd består av polischefen i det polisdistrikt, vari kommunen ingår, samt ytterligare två ledamöter, vilka väljs av kommunens fullmäktige. Polischefen är nämndens ordförande.

Det ankommer på trafiknämnden att meddela lokala trafikföreskrifter avseende bl.a. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet, körriktning och förbud att parkera eller stanna fordon.

Trafiknämndernas uppgifter har varit föremål för en särskild utredning, trafiknämndsutredningen, som nyligen avlämnat sitt betänkande (SOU 1976:18) Lokala trafikföreskrifter m.m. I betänkandet föreslås bl.a. att trafiknämnderna avskaffas och ersätts med rent kommunala nämnder, vilka får beslutanderätt när det gäller trafiksaneringar, parkeringszoner och andra frågor av mera ingripande trafikpolitisk art. Vidare föreslås att kommunerna skall handlägga frågor om tillstånd till taxitrafik. I ärenden om mindre ingripande och på visst sätt begränsade lokala trafikföreskrifter föreslås polismyndigheterna få beslutskompetens.

4.4.3 Landstingskommunerna

Enligt yrkestrafikförordningen har landstingskommun och primärkommun liksom kommunalt trafikföretag numera särskild rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss. Trafiktillståndet för enskild kan sålunda återkallas och i stället meddelas landstings- eller primärkommunen om denna gör sannolikt att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjas, om trafiken drivs i kommunal regi. Samma motiv kan åberopas när det gäller företrädesrätt för kommunen beträffande nytt trafiktillstånd.

Av en sammanställning, som upprättats inom landstingsförbundets kansli över landstingskommunernas

insatser och planer vad avser den kollektiva trafiken, framgår att främst under 1973 markerades ett starkt intresse för kollektivtrafikfrågorna ifrån landstingens sida. Av protokoll från landstingsmötena framgår att trafikfrågorna varit föremål för omfattande diskussioner hos ett stort antal landsting.

Även landstingens yttranden över länsberedningens betänkande "Stat och kommun i samverkan" tyder på ett ökat intresse från landstingskommunernas sida för att ta på sig ett ansvar inom trafikförsörjningen. 17 landsting uttalar att ansvaret för den regionala trafiken i länen bör åvila landstingskommunerna. Sju av dessa tillstyrker länsberedningens förslag beträffande ett landstingskommunalt huvudmannaskap för både den lokala och regionala trafiken.

I Stockholms län har landstingskommunen helt övertagit ansvaret för den kollektiva persontrafiken. Detta har skett bl.a. genom att kommunala trafikföretag övertagits såsom Stockholms spårvägar. Även statliga och enskilda trafikföretag har köpts in. Statens järnvägars hela busstrafikrörelse har sålunda övertagits liksom också flera större privata bussföretag. Roslagsbanan, Lidingöbanan och Saltsjöbanan ägs direkt av landstingskommunen genom trafikbolag. Lokaltrafiken i övrigt med järnväg drivs av SJ som entreprenör åt landstinget.

Storstockholms lokaltrafik, som svarar för driften, sysselsätter 9 000 personer. Bolaget har 830 tunnelbanevagnar, 1 600 bussar och 160 järnvägsvagnar samt disponerar dessutom enligt avtal med SJ 230 vagnar. Med undantag för pendeltågen på SJ-nätet drivs praktiskt taget all trafik i egen regi.

Ser man till landet som helhet svarar Stockholms läns landstingskommun för den helt övervägande delen av landstingskommunernas ekonomiska engagemang i kollektivtrafiken. Också i vissa andra län har emellertid landstingskommunen ekonomiskt engagerat sig i den

regionala trafikförsörjningen. Detta gäller bl.a. Örebro län och Västmanlands län, där landstingskommunen tagit initiativ till att komplettera den lokala trafikförsörjningen med regionala åtgärder.

AB Örebro läns regionaltrafik startade sin verksamhet i juni 1973. Av ett aktiekapital som 1977 skall vara 10 mkr skall landsting och kommuner betala hälften var.

Bolagets målsättning är att med utgångspunkt i nuvarande trafik på de viktigaste busslinjerna verka för en rationell utveckling och samordning av den kollektiva persontrafiken inom Örebro län.

Som instrument för att uppnå och verka för denna målsättning skall länsbolaget bl.a.

- bedriva busstrafik i egen regi
- träffa avtal med andra trafikföretag om entreprenadtrafik
- biträda kommunerna med planering och upphandling av den lokala trafikförsörjningen, bl.a. skolskjutsar
- planera och genomföra enhetligt taxesystem för hela länet
- förbättra och samordna förbindelserna mellan olika linjer.

Västmanlands läns landstingskommun lämnar sedan 1969 ekonomiskt stöd till den kollektiva persontrafiken i länet. Stödet utgår dels som bidrag till olönsam busstrafik dels som bidrag till kompletteringstrafik med taxibilar. Stödet till olönsam busstrafik utgår enligt vissa schablonbestämmelser. En förutsättning för landstingets stöd är att primärkommunerna skjuter till minst en fjärdedel.

Huvudsyftet med landstingskommunens agerande är att genom bidragsgivning ge befolkningen i glesbygd med

vikande trafikunderlag bättre förbindelser med respektive centralort. Genom dessa satsningar har vissa nedläggningar förhindrats.

Även andra landstingskommuner än de nämnda har vidtagit åtgärder inom trafikförsörjningen. Av särskilt intresse för föreliggande utredning är den utredningsverksamhet som bedrivits av Uppsala läns landsting och som syftar bl.a. till att belysa förutsättningarna för och de ekonomiska konsekvenserna av ett rabattsystem för trafiken inom hela länet.

4.4.4 Primärkommunerna

Primärkommunerna som har ansvaret för den lokala trafikförsörjningen lämnar ekonomiskt stöd åt den kollektiva trafiken för att uppnå en tillfredsställande trafikservice. Sådant stöd har sedan länge lämnats till kommunägda och enskilda tätortstrafikföretag, vars driftunderskott behöver täckas, men numera också till många enskilda och statliga företag med trafik på landsbygden. Som framgår av följande avsnitt avser emellertid fortfarande huvuddelen av de kommunala bidragen tätortstrafik.

De nya bestämmelserna för statligt bidrag till icke lönsam lokal trafikservice på landsbygden, förutsätter att primärkommunen har upprättat en trafikförsörjningsplan. En sådan plan föreligger nu i praktiskt taget alla kommuner. Därvid har man bl.a. beaktat möjligheterna att låta skolskjutstrafiken svara för viss linjetrafik genom att den upplåts även för allmänheten.

Angelägenheten av en sådan samordning underströks av statsmakterna vid införandet av det nya bussbidragssystemet. Det erinrades samtidigt om att skolskjutsningen är en kommunal uppgift. Sedan

år 1965 har det tidigare specialdestinerade statsbidraget för skolskjutsar byggts in i skatteutjämningssystemet.

Primärkommunernas möjligheter i fråga om planering och utformning av trafikförsörjningen följer av olika plan- och trafikförfattningar. Grundläggande bestämmelser för planläggning av markanvändningen finns i byggnadslagstiftningen. I den översiktliga bebyggelseplaneringen söker man ofta beakta en viss minimistandard i fråga om kollektiv trafikförsörjning. För kommunernas möjligheter att påverka trafiken är de lokala trafikföreskrifter av betydelse som utfärdas av trafiknämnderna. Enligt tidigare nämnt utredningsförslag beträffande trafiknämndernas avskaffande får - om förslaget genomförs - kommunerna väsentligt ökade möjligheter att bestämma över trafiken. Möjlighet för kommunerna att reglera biltrafiken inom tätort ges också genom de av riksdagen nyligen antagna lagarna om felparkeringsavgift och om flyttning av fordon i vissa fall. De nya bestämmelserna syftar till att medverka till en bättre trafikmiljö och ökad trafiksäkerhet samt till att främja kollektivtrafikens framkomlighet.

Bland övriga bestämmelser kan också nämnas förordningen om statsbidrag till byggande av vägar och gator. Vissa möjligheter finns även för de väghållande kommunerna att få statsbidrag även till tunnelbanebyggande. I detta sammanhang bör nämnas att KOLT föreslagit att också anordningar som hänför sig till annan kollektiv persontrafik av lokal karaktär bör göras bidragsberättigade. Sålunda bör möjlighet öppnas att bevilja statsbidrag till reserverade körfält för bussar, bussleder, hållplatser samt trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafik, även när anordningarna inte har samband med en led till vilken utgår statliga medel.

Vidare anser KOLT att statsbidrag bör kunna utgå till vissa spårtrafikanläggningar för kollektiv persontrafik av lokal karaktär, vilka inte uppfyller kraven i gällande tunnelbanekungörelse på planskilda korsningar och egen banvall. En jämförelse med bidragsberättigade investeringar i väg- och gatunätet leder enligt KOLT:s mening till att även vissa investeringar i spårtrafikanläggningars överbyggnad bör göras bidragsberättigade.

Som förut nämnts vid beskrivningen av buss- och taxivärderingsnämndens uppgifter har kommunerna fått ökade möjligheter att överta tillstånd till linjetrafik med buss och viss företrädesrätt vid nyetablering av sådan trafik. En likartad möjlighet finns också vad gäller taxitrafik.

Sedan år 1968 kan visst statligt bidrag ges till SJ för bibehållande av olönsam järnvägsanstalt. I anledning av kommunala framställningar har regeringen sålunda i en del fall ålagt SJ att bibehålla viss trafik eller att i övrigt vidta särskilda anordningar för trafikförsörjningen.

4.5 Översiktlig beräkning av statens, landstingskommunernas och primärkommunernas kostnader för väg- och järnvägstrafiken

Det allmännas nettodriftutgifter för väg- och järnvägstrafik åskådliggörs nedan i två tabeller. Tabell 4.1 visar statens och kommunernas nettoutgifter för väg- och gatuhållning och har begränsats till att omfatta endast de mera direkta åtgärderna på detta område nämligen byggande och drift av vägar och gator. Däremot ingår inte det allmännas kostnader för trafikövervakning, trafiksäkerhetsarbete och trafikadministration och inte heller de sannolikt mycket höga samhällskostnader som har

ett samband med vägtrafikolyckor[1], vägtrafikens emissioner och annan miljöinverkan.

Även med dessa begränsningar vid beräkningarna av det allmännas ekonomiska engagemang i väg- och gatuhållning framgår det att utgifterna uppgår till betydande belopp. Statens nettoutgifter var sålunda år 1974 2 881 mkr, medan primärkommunernas utgifter uppgick till 1 547 mkr. Det sistnämnda beloppet belyser endast storleksordningen av de kommunala utgifterna, beroende på svårigheter att i finansstatistiken avgränsa kostnader som direkt sammanhänger med byggande och drift av vägar och gator. I posten "gatuförvaltning" kan sålunda också ingå kostnader för vatten- och avloppsverk. Å andra sidan har ej medtagits nettokostnaderna för "exploateringsverksamhet", detta trots att i denna kostnadspost kan ingå utgifter också för väg- och gatubyggande.

För att i den utsträckning som bedöms erforderlig kunna upprätthålla olönsam spårbunden trafik och trafik på landsväg m.m. ger stat och kommun ekonomiskt stöd. Omfattningen härav redovisas närmare i tabell 4.2. De ifrågavarande uppgifterna avser 1974 eller 1974/75. Sedan dess har såväl de statliga som de kommunala utgifterna ytterligare ökat.

I fråga om de kommunala utgifterna intar Stockholms läns landstings stöd till kollektivtrafiken en dominerande plats. Detta stöd har sedan slutet av 1960-talet ökat starkt, vilket framgår av nedanstående tabell. Den årliga procentuella ökningen har varierat men synes inte ha något klart samband

---

1) Kommittén för långsiktig vägplanering har i sitt betänkande Vägplanering (SOU 1975:85) beräknat trafikolyckskostnaderna år 1973 till ca 2,9 miljarder kronor. I beloppet ingår inte välfärdsförluster i form av s.k. humanvärde.

med införandet av 50-kortsrabatten i oktober 1971. Exempel finns sålunda på snabb ökning av tillskottsbehovet före denna tidpunkt, liksom också på relativt måttliga procentuella ökningar under senare år.

Tillskottsbehov för SL-koncernen åren 1968-1975

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Mkr	116	128	170	232	316	372	467	513
Ökning i % sedan föregående år		10,7	32,0	36,5	36,2	17,7	23,5	9,9

Källa: Förslag till budget för Stockholms läns landsting för år 1975.

I landstingets stöd till väg- och järnvägstrafiken ingår förutom tillskott till SL-koncernen också bl.a. vissa utgifter för tunnelbanornas underhåll. I det senare beloppet ingår 38 mkr som ersättning till Stockholms kommun avseende ränta och avskrivning på värdet av den tunnelbaneunderbyggnad som Stockholm i egenskap av tidigare huvudman bekostat.

Det sammanlagda beloppet för Stockholms län landsting på 531,1 mkr för år 1974 avser belopp endast på driftbudgeten. I kapitalbudgetredovisningen för år 1974 finns dessutom nettokapitalutgifter på sammanlagt 230 mkr, avseende främst kapitalutgifter i form av utlåning av medel till SL-koncernen.

Genom material från bussbidragsnämnden för år 1974/75 och från Svenska lokaltrafikföreningen för år 1974 är det möjligt att ge en någotsånär aktuell bild av primärkommunernas stöd till trafikförsörjningen. Det sammanlagda stödet till trafikföretagen kan därvid beräknas till ca 232 mkr, varav nästan 80 % avser

stöd år lokaltrafikföretag. Enbart Göteborgs spårvägar fick år 1974 ett tillskott av kommunala medel på 89,5 mkr.

Det kommunala stödet till trafikförsörjningen är alltså i hög grad inriktat på att stödja tätortstrafiken och särskilt då trafiken i de större tätortsregionerna. KOLT har för beräkningsåret 1973 uttryckt detta på följande sätt:

"Av de 60 tätortsregioner som har kollektivtrafik svarar Stockholms län och Göteborgsregionen för ca 85 % av underskotten i kollektivtrafiken. De båda storstadsområdenas trafikföretag svarar för 65-70 % av vagnkilometerproduktionen och för 70-80 % av kostnaderna och intäkterna."

Tabell 4.1 Väg- och gatuhållning, nettoutgifter, mkr

Staten			Landstingskommunerna		Primärkommunerna		
Statens vägverk, ämbetsverksuppgifter	1973/74	5,0	Bidrag till enskilda vägar	~2,0	Gatuförvaltning	1974	229,4
Drift av statsvägar	1974	1 134,0			Drift av gator och vägar	1974	655,3
Byggande av statsvägar[1]	1974	794,4					
Beredskapsarbeten, bygg. av vägar	1974	316,0			Byggande av gator och vägar	1974	662,4
Beredskapsarbeten, drift av vägar	1974	71,0					
Stödåtgärder i Vindelälvsområdet	1974	13,8					
Bidrag till drift av statskommunvägar	1973/74	158,7					
Bidrag till byggande av statskommunvägar[1]	1974	278,6					
Bidrag till enskild väghållning	1974	105,9					
Statens vägverk, tjänster till utomstående	1973/74	10,7					
Summa		2 888,1		~2,0			1 547,1

Källor: Verksamhetsberättelse för 1974 för statens vägverk samt SOS Kommunernas finanser 1974

1) Exkl. bidrag till tunnelbaneutbyggnad

Tabell 4.2 Stöd till väg- och järnvägstrafik, nettodriftutgifter, mkr

Staten			Landstingskommunerna			Primärkommunerna		
Stöd till icke lönsam busstrafik	1974/75	54,0	Stockholms län	1974	531,1	Bidrag till olönsam landsbygdstrafik, för vilken statsbidrag sökts	1974/75	49,9
Ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer	1974/75	435,0	Örebro län	1974	1,0			
			Västmanlands län	1974	0,3			
Investeringar i det ersättningsberättigade SJ-nätet	1974/75	15,9	Övriga län	1974	0,2	Bidrag till lokaltrafikföretag	1974	182,7
Bidrag till byggande av tunnelbanor	1974	90,0						
Summa		594,9			532,6			232,6

Källor: Statens utgifter: Bussbidragsnämnden, 1975 års budgetproposition, SJ anslagsframställning för budgetåret 1976/77 samt verksamhetsberättelse för 1974 för statens vägverk
Landstingskommunernas utgifter: Årsredovisningar för 1974
Primärkommunernas utgifter: Bussbidragsnämnden samt statistik från Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF)

5 ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER FÖR ETT SYSTEM MED GENERELLA TRAFIKRABATTER

5.1 Transportsektorn och samhällsutvecklingen

Den redovisning som finns i kap. 2 rörande person-resornas utveckling visar att resandet i landet ökat mycket kraftigt under de senaste årtiondena. Sedan år 1950 har antalet personkilometer femfaldigats.

Persontransportarbetets kraftiga expansion sammanhänger bl.a. med ökade hushållsinkomster, befolkningsomflyttningen i landet, utspridning av tätortsbebyggelsen och utglesning av folkmängden i tätortsområdenas centrala delar. Även koncentrationen av arbetsplatser och serviceutbud samt den ökade fritiden och den växande fritidsbebyggelsen har bidragit till att persontransportarbetet vuxit kraftigt i omfattning. Den ökade rörlighet som erhållits för stora grupper som en följd av bl.a. bilismens expansion och en utbyggd kollektiv trafikförsörjning har även möjliggjort för myndigheter, företag och serviceinrättningar att tillvarata stordriftsfördelar inom offentlig och privat produktion av varor och tjänster. De i vissa fall förlängda resavstånd till olika arbetsplatser och serviceinrättningar som blivit en följd av dessa utvecklingsföreteelser har i en del områden medfört problem. Genom det ökade stödet till och utbyggnaden av den kollektiva trafiken har det allmänna dock sökt begränsa nackdelarna härav. Allmänt gäller att det ökade antalet hushåll med tillgång till personbil i förening med utbyggnaden av kollektivtrafiken inneburit ett betydande mått av geografisk frigörelse för flertalet människor.

Denna geografiska frigörelse från bostadsortens lokala tillgång på arbete och service torde även i framtiden vara beroende av både i vad mån hushållen disponerar personbil och de kollektiva färdmedlens attraktivitet. En viktig fråga inte minst vad gäller bostads-arbets-

resorna är därvid om man kan tänka sig en mera allmän övergång till tvåbilshushåll. Många skäl talar för att detta inte är realistiskt. Energi- och miljöskäl kan t.ex. anföras. Avgörandet blir emellertid säkert det ekonomiska skälet. Ytterligare en bil i ett hushåll som enbart är avsedd för transport till och från arbetet kommer att för stora befolkningsgrupper framstå som dyrbar. Denna ekonomiska aspekt kommer att vara tungt vägande eftersom ytterligare en bil inte kommer att ha samma värde som den första när det gäller att utnyttja den för fritidsändamål. Man kan därför räkna med att för de arbetsresor i en familj - som har relativt pris- och tidsmässigt förmånliga kollektivtrafikalternativ - kollektivtrafiken kommer att vara konkurrenskraftig.

I detta sammanhang bör också understrykas att det fortfarande inte finns en bil per hushåll i Sverige. Enligt en hushållsundersökning för år 1975 var det ca 36 % av hushållen som saknade bil[1]. Det skulle krävas ytterligare 1,1 miljon bilar för att få en bil per hushåll. Stora grupper är alltså helt beroende av kollektivtrafiken för sina arbetsresor men också för att få tillgång till olika former av offentlig och privat service.

Inte minst för dessa befolkningsgrupper har samhället ett ansvar när det gäller tillgången till kollektiva transportmedel. Även för de hushåll som disponerar en personbil kan det hävdas att det är ett samhälleligt intresse att genom kollektiva färdmedel kunna erbjuda ett prisbilligare och ett ur allmänna miljösynpunkter mer lämpligt resalternativ än vad bilresan kan innebära.

---

1) Statistiska centralbyrån, statistiska meddelanden P.1976:3.

Åtskilliga av de målsättningar som samhället söker uppnå skulle i själva verket inte vara möjliga att realisera utan ett väl utbyggt persontrafiksystem. Bland de resalstrande samhällsfunktionerna kan som exempel nämnas utbildningssektorn. Varje läsdag färdas hundratusentals skolbarn med olika transportmedel till och från skolan. Även den högre utbildningen och framför allt vuxenutbildningen är starkt beroende av ett effektivt fungerande transportsystem. Ett annat exempel är sjuk- och socialvården vars kraftiga utbyggnad av bl.a. olika slag av specialvård m.m. under 1960-talet har medfört ett ökat beroende av transportsektorn. På samma sätt har utbyggnaden och koncentrationen inom annan offentlig och privat service under senare år medfört ett ökat beroende av, och ställt ökade krav på, goda transportmöjligheter såväl lokalt som regionalt.

Det föreligger alltså ett nära och ömsesidigt samband mellan transportmarknadens funktioner och samhällsutvecklingen i stort. På många samhällsområden har således de förändringar som skett under senare år till viss del möjliggjorts genom eller orsakats av den snabba utvecklingen av transportapparaten. Transportsektorn har genom det för många samhälleliga funktioner ökade beroendet av ett väl utbyggt och fungerande transportsystem alltmer kommit att spela en nyckelroll. Strävandena att så långt möjligt ge alla medborgare likvärdiga levnadsbetingelser oavsett bostadsort ställer därför stora krav på transportapparaten och dess funktion. Ett förverkligande av de målsättningar som uppställs för olika samhällsområden, exempelvis i fråga om sysselsättning, utbildning, sjukvård och socialvård, förutsätter sålunda ett vitt förgrenat och effektivt fungerande transportsystem.

5.2 Målsättningsfrågor

Som framgår av avsnitt 3.2 kan innehållet i begreppet tillfredsställande transportförsörjning formuleras på flera olika sätt. Av de redovisade standardfaktorerna diskuteras här särskilt två, som åberopas i utredningens direktiv, nämligen reskostnaderna och betydelsen av att få en samordning av trafikutbudet på det regionala och lokala planet genom en god trafikplanering.

5.2.1 Minskade reskostnader

Kommitténs uppdrag är att utreda frågan om införandet av regionalt gällande generella trafikrabatter av typ periodkort eller liknande.

Uppdraget utgör ett led i en alltmer medveten strävan från det allmännas sida att förbättra den kollektiva trafikservicen. Som närmare framgår av kap. 4 i betänkandet görs redan nu betydande insatser från stat och kommun för att stödja den kollektiva trafiken. Avsevärda belopp av statliga och kommunala skattemedel har sålunda anvisats för ändamålet.

Behov av att även i fortsättningen höja attraktiviteten hos de kollektiva trafikmedlen finns både i tätorterna och på landsbygden. Kommitténs uppdrag gäller sålunda att inom de områden där allmänheten har sina frekventa eller förhållandevis ofta återkommande resbehov eftersträva en prissättning, som medverkar till att de kollektiva trafikmedlen i ökad utsträckning kommer till användning. Direktiven anger också att en utjämning av respriserna bör komma till stånd. Inte minst den nya energisituationen med en förmodligen bestående höjning av drivmedelspriserna medför ett behov av att via kollektivtrafiken kunna erbjuda energibesparande alternativ till privatbilism.

Som framhållits redan inledningsvis i detta kapitel har befolkningstillväxten i tätortsområdena i förening med den geografiska spridningen av bostäder, arbetsplatser och serviceställen skapat ett förflyttningsmönster med ökning av både resornas antal och deras genomsnittslängd. Härmed följer krav på en målmedveten satsning på kollektivtrafiken så att transportapparatens effektivitet kan bevaras. Låga kostnader för resa med allmänna kommunikationsmedel kan härvid bidra till att underlätta tillgängligheten beträffande service, arbete m.m.

För befolkningen på landsbygden har utvecklingen inneburit att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete och olika slags service etc. i närliggande kommun- och regioncentra. Samtidigt som utvecklingen inneburit ökade resbehov har den expanderande privatbilismen lett till att trafikunderlaget för den kollektiva trafiken minskat. Detta motiverar särskilda åtgärder för att vidmakthålla en rimlig trafikservice för den del av allmänheten som alltjämt är beroende av de kollektiva trafikmedlen.

Det skulle kunna hävdas att det finns en social olikhet mellan stora grupper i vårt land vad gäller standarden inom den kollektiva trafiken. Invånarna i de större tätorterna har sålunda möjlighet att resa billigt, ofta till starkt subventionerade taxor medan invånare utanför dessa områden har avsevärt sämre tillgång till kollektiva resmöjligheter med väsentligt högre respriser. De långa resorna inom länen är jämfört med tätortsresorna visserligen inte särskilt många, men de är sannolikt viktiga för de enskilda individerna och de är kostsamma. Många angelägna servicebehov kan sålunda inte tillgodoses inom den egna kommunen. En icke oväsentlig och allt större del av arbetsresorna sker över kommungränserna, detta räknat även med de gränser som finns efter kommunindelningsreformens genomförande.

Långa och för individerna kostsamma arbetsresor finns nu för stora delar av den befolkning på landsbygden och i mindre tätorter, som till följd av strukturrationaliseringar och annat måste söka arbete på längre avstånd från bostadsorten. Även i många mer tättbefolkade tätortsområden kan kostnaderna för resa till och från arbetet antas vara en belastning för den enskilde, när det gäller att utnyttja omgivningens arbetstillgångar och t.ex. kunna välja mellan arbetstillfällena. För utredningen framstår det därför som angeläget att försöka belysa vilken betydelse ett införande av ett regionalt gällande periodkort skulle kunna få för hushållen i form av sänkta reskostnader. Införandet av ett regionalt gällande periodkort med låg enhetstaxa kan också betraktas som ett led inom sysselsättningspolitiken, i syfte att underlätta rörligheten på arbetsmarknaden. Som framgår av direktiven har kommitténs uppdrag en viktig anknytning till regionalpolitiken:

"Allmänt kan också hävdas att det förhållandet att tidsåtgången för arbets- och serviceresor etc. i betydande utsträckning varierar för olika grupper av människor inom ett område inte rimligen bör återspeglas i motsvarande skillnader i reskostnader. Tvärtom motiverar allmänhetens krav på någorlunda likvärdiga villkor att en rimlig utjämning sker av dessa kostnader."

Ungefär fyra miljoner invånare eller i stort sett halva landets befolkning bor i områden där man ny inte tillämpar någon form av lokal enhetstaxa inom kollektivtrafiken.

Även i de 40 tätortsområdena utanför Stockholms län där man nu har en sådan enhetstaxa i form av 50-kort eller liknande torde det emellertid finnas ett intresse av regionala trafikförsörjningsåtgärder. Som närmare framgår av kapitel 2 är det nämligen ofta de till folkmängden största kommunerna i länen som har den största utpendlingen av förvärvsarbetande.

Resultaten från den enkät som utredningen låtit utföra i Malmöhus och Västerbottens län och som i sammandrag redovisas i kapitel 3 tyder också på ett intresse även hos många tätortsinvånare av att få tillgång till regionala trafikrabatter.

5.2.2 Ökad samordning av trafikplanering och trafikförsörjning

En grundläggande faktor för en ändamålsenlig kollektiv trafik är en fortlöpande trafikplanering. För statens del har det därvid framstått som angeläget att få till stånd en övergripande trafikplanering som medger en avvägning av transportbehov och transportresurser och en samordning i förhållandet mellan de olika trafikmedlen. På regeringens uppdrag har därför landets länsstyrelser genomfört en hela landet omfattande regional trafikplanering. På den kommunala sidan bedrivs på motsvarande sätt en planering av den lokala trafikförsörjningen för vilken kommunerna primärt har ansvaret. En sådan lokal trafikförsörjningsplan utgör förutsättningen för att statligt stöd till den lokala busstrafiken skall kunna utgå.

I såväl den regionala som den lokala trafikplaneringen har olika faktorer som betingar attraktiviteten hos den kollektiva trafiken studerats. Minimimålsättningar har uppställts beträffande sådana standardfaktorer såsom linjesträckning, turtäthet, regularitet, restider och den allmänna bekvämligheten hos fordonen.

Dessa planer med de standardkrav som formulerats beträffande en tillfredsställande kollektiv trafikförsörjning kan betraktas som en given utgångspunkt vid genomförandet av kommitténs utredningsuppdrag. Mot denna bakgrund har utredningsarbetet som framgår av föregående sidor inriktats mot en annan viktig stan-

dardfaktor hos kollektivtrafiken, nämligen respriset. I kommittens utredningsuppdrag ligger sålunda inte något krav på ett uppställande av vilket trafikutbud som skall stå allmänheten till buds i de olika trafikregionerna.

Även med oförändrat trafikutbud är det emellertid uppenbart att ett regionalt gällande periodkortssystem kan - genom de relativt sett lägre priser det innebär - verksamt bidra till en förbättring av standarden hos den kollektiva trafiken.

En annan positiv effekt av att man inför ett regionalt gällande periodkortssystem är att det skapas möjligheter till en bättre samordning av trafikutbudet, så att trafikanterna inte blir bundna av nuvarande uppdelning av trafiken på olika företag. Periodkortssystemet skulle alltså kunna medföra att kontakterna och övergångsmöjligheterna mellan trafiklinjer både inom och utanför tätorterna förbättras.

En bättre samordning av trafiken förutsätter ett mera klart fastläggande av ansvarsförhållandena beträffande trafikförsörjningen än vad fallet är nu. Som exempel kan nämnas att nuvarande något oklara uppdelning i lokal och regional trafik skulle kunna försvinna med de positiva följdeffekter i administrativt hänseende detta skulle kunna få för både statliga och kommunala myndigheter i samband med statsbidragsgivningen till olönsam trafik.

Med hänvisning till det ovanstående framstår det för utredningen som angeläget att inte enbart söka belysa betydelsen av ett periodkortssystem i form av en beskrivning av hur reskostnaderna kan sänkas. Även behovet av en bättre samordning inom kollektivtrafiken och ett klarläggande av ansvaret för denna är centrala frågor. Dessa blir därför i kapitel 7 föremål för en närmare behandling.

5.3 Samverkan mellan stat och kommun

För att ett regionalt gällande periodkortssystem skall kunna genomföras är det nödvändigt att det finns en huvudman som är ekonomiskt ansvarig för verksamheten. Den tekniska utformningen av ett sådant huvudmannaskap behandlas närmare i kapitel 7, men utredningen vill redan i detta sammanhang ange vissa principiella synpunkter på frågan.

En för utredningen närmast självklar utgångspunkt är därvid att införandet av ett regionalt rabattsystem bör åvila ett kommunalt organ. Förutom vårt lands långvariga tradition när det gäller att lita till den kommunala självstyrelsen för att olika samhällsuppgifter skall kunna genomföras talar också olika praktiska skäl härför. Trafikförsörjningsåtgärder har sålunda ett mycket nära samband med en rad kommunala ansvarsområden, där det finns klara fördelar med en ömsesidig samordning med åtgärder inom kollektivtrafiken. Sådana uppgifter är utformningen av bebyggelsestrukturen och planeringen av den framtida bebyggelsen, skolan med dess omfattande skolskjutsverksamhet, färdtjänsten, sjukvården m.m. En annan fördel med kommunalt huvudmannaskap är att besluten då kan utformas i nära anslutning till de av verksamheten närmast berörda.

En annan utgångspunkt för utredningen är att även staten bör medverka på ett sådant sätt att ett införande av ett periodkortssystem kan underlättas. Detta bör enligt utredningens mening ske på ett sådant sätt att kommunerna lämnas en långtgående frihet vad gäller den praktiska utformningen av ett periodkortssystem.

Utredningen kan i detta sammanhang konstatera att formerna för statens relationer till kommunerna har i stor utsträckning utvecklats under

en tid då den kommunala strukturen och förvaltningen var helt annorlunda än nu. Mot denna bakgrund har statsmakterna vid olika tillfällen uttalat, att den statliga detaljkontrollen av kommunal verksamhet bör begränsas. I samband med reformer på olika områden, där kommunerna har viktiga uppgifter att fullgöra, har åtgärder vidtagits i denna riktning. Frågan om kommuns skyldighet att underställa statliga myndigheter vissa beslut behandlades i en särskild proposition vid 1972 års riksdag (prop. 1972:12, KU 1972:11, rskr 1972:45). Vidare har i direktiven till olika statliga kommittéer uttalats att ett ökat kommunalt ansvarstagande med minskad statlig detaljkontroll skall eftersträvas. Exempel på sådana utredningar är kommunalekonomiska utredningen, byggadministrationsutredningen, elutredningen, utredningen om skolan, staten och kommunerna, socialutredningen och hälsovårdsstadgekommittéen.

I 1974 års statsverksproposition (prop. 1974:1, bil. 16) uttalades att en fortsatt översyn skulle göras av statens tillsyns- och kontrollfunktioner gentemot kommunerna. Syftet angavs vara att mönstra ut sådana detaljföreskrifter som inte längre kan anses nödvändiga. Mot denna bakgrund pågår inom kommundepartementet i samråd med andra berörda departement en successiv översyn.

Inom ramen för översynsarbetet har fyra departementspromemorior utarbetats vari på flera olika områden föreslås minskad statlig detaljreglering av kommunernas verksamhet (Ds Kn 1975:1, 1975:3, 1975:6 och 1975:7). En del av förslagen har redan förelagts riksdagen och vunnit dess godkännande, andra har nyligen remissbehandlats. De innebär samtliga större frihet för kommunerna bl.a. vad gäller avgifts-

sättningar och de kommunala nämndernas organisation och arbetssätt. Förslag om inskränkning i underställningsskyldigheten läggs också fram.

Mot bakgrunden av denna utveckling framstår det för utredningen som angeläget att finna en ordning för ett periodkortssystems genomförande som å ena sidan möjliggör för kommunala organ att under frivillighet själva bestämma den närmare utformningen. Sådana frågor kan t.ex. gälla taxesystemet och då inbegripet prisnivån på rabattkortet. Möjligheten att tillhandahålla flera olika kort med skilda prisnivåer är en annan sådan fråga, som bör vara oreglerad. Även själva trafikutbudets omfattning synes vara ett område där det finns fördelar med att den kommunala bestämmanderätten är oreglerad.

Å andra sidan synes det angeläget att även staten medverkar till att ett införande av rabattsystemet kan underlättas. Detta kan ske genom att staten anger vissa ramar för verksamheten. En sådan fråga kan vara bestämningen av den geografiska avgränsningen för ett regionalt rabattsystem och hur man löser taxesystemet kring sådana administrativa gränser som berörs av ett mera omfattande resande. Statsbidragsgivningen bör vidare utformas så att det passar för ett länsomfattande huvudmannaskap för såväl lokal som regional trafik och för införande av regionala periodkort. En betydelsefull fråga i anslutning härtill är koncessionsgivningen för busstrafiken.

Exemplena visar att ett regionalt gällande periodkortssystem aktualiserar ett stort antal problem som måste lösas. Dessa behandlas i följande kapitel 6 - 12.

6 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING FÖR PERIODKORTET

6.1 Områdenas storlek

Enligt direktiven har utredningen att pröva den geografiska avgränsningen av ett regionalt gällande periodkortssystem. Inriktningen skall vara på "län, landstingsområden eller liknande".

Av den kartläggning av persontrafikens omfattning och inriktning som är redovisad i kapitel 2 framgår att den övervägande delen av personresorna är kortdistanta. Detta gäller både tätortstrafiken och landsbygdstrafiken. Räknat i antal resor är i Malmöhus län trafiken i de större tätorterna drygt 10 gånger större än trafiken utanför dessa orter.

Det uträttade persontransportarbetet (antalet resor multiplicerat med färdsträckan) som sker inom tätortstrafiken är emellertid inte lika betydande. Av det persontransportarbete som utförs med kollektiva transportmedel i Västerbottens län sker endast 20 - 25 % inom tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå och alltså 75 - 80 % inom länet i övrigt. I Västerbottens län är emellertid avstånden stora, varför den angivna fördelningen mellan tätortstrafik och övrig trafik inte gäller för landet som helhet.

I det mera urbaniserade Malmöhus län med dess omfattande tätortstrafik i Malmö, Helsingborg, Lund m.m. är proportionerna sålunda annorlunda. Även i detta län är dock resandet, räknat i personkilometer, icke obetydligt utanför de större tätorterna. Av det totala kollektiva persontransportarbetet i länet sker sålunda drygt en tredjedel i trafik utanför dessa.

De gjorda undersökningarna tyder på att ett periodkort, som gäller även utanför de större tätorterna, kan komma att beröra en väsentlig del av det totala persontransportarbetet, även om antalet resor jämfört med tätortsresorna blir relativt begränsat.

För invånarna är denna möjlighet att kunna resa även mellan de olika orterna i länet betydelsefull. Många viktiga servicebehov kan inte tillgodoses inom den egna kommunen. Vad gäller arbetsresorna sker dessa visserligen till den helt övervägande delen inom de olika kommunerna. För många invånare kan dock inte alltid arbete beredas inom den egna kommunen. Som framgår av kapitel 2.4 är befolkningen i en stor del av landets kommuner i väsentlig utsträckning beroende av tillgången på arbetsplatser i angränsande kommuner.

Omfattningen av de regionala kontaktbehoven har kartlagts i den regionala trafikplaneringen. De olika trafikflödeskartor som uppgjorts visar att de olika orterna är beroende av varandra vad gäller tillgång och efterfrågan på olika former av service. Kontaktnäten är vad gäller t.ex. sjukvård och mera kvalificerad service i många fall länsövergripande. Resmängdssiffrorna är ofta betydligt större än vad som framgår av folk- och bostadsräkningens uppgifter om arbetspendlingen.

Med utgångspunkt i kontaktnäten har i den regionala trafikplaneringen planförslag framlagts med trafiklösningar som möjliggör att betydelsefulla delar av invånarnas behov av service och arbete kan tillgodoses. Regionala förbindelsenät har föreslagits vad gäller resor för erhållande av sjukvård, utbildning, offentlig och kommersiell service samt arbete. En strävan har varit att se trafikplaneringen som en del av övrig regional samhällsplanering inom länet.

Arbetet med den regionala trafikplaneringen åskådliggör att flertalet län är väl integrerade i trafikhänseende. Trafikens inriktning mot de olika tätorterna i länen medför att det av praktiska skäl ställer sig mycket svårt att dela upp länen i flera mindre av varandra oberoende periodkortsområden. Kartläggningarna i kapitel 2 visar därjämte att fastän flertalet personresor är kortdistanta de tillsammans bildar ett regionalt mönster med en betydande geografisk övertäckning.

Av de beräkningar som är redovisade i tabell 2.6 i kapitel 2 över fördelningen mellan lokala och regionala resor på det regionala busstrafiknätet framgår att detta bussnät i betydande utsträckning används för lokalt resande. Å andra sidan är de regionala resorna så omfattande att en samordning av trafikförsörjningen är naturlig. Den slutsats som dras är därför den, att periodkortssystemets geografiska avgränsning får anpassas efter att det lokala och regionala resandet i betydande utsträckning använder sig av samma trafikresurser.

Detta talar för att de geografiska områdena för periodkortssystemen bör utgöra jämförelsevis stora, funktionellt sammanhängande enheter. Ju mindre man gör områdena desto fler och större blir generellt sett avgränsningsproblemen och desto sämre blir anpassningen till resmönstret. En kommun kan t.ex. ha ett omfattande trafikutbyte med en del av grannkommunerna, men någon eller några av dessa har också en trafikinriktning mot andra kommuner osv.

Utredningen har därför - helt i linje med direktiven - valt den arbetshypotesen att pröva om länen kan utgöra lämpliga områden för de regionalt gällande periodkorten. En sådan utgångspunkt är också naturlig med hänsyn till att några ändringar i gällande länsindelning inte synes vara aktuella (prop. 1975/76:168).

6.2 Behov av samverkan över länsgränserna

Länen är områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. De är verksamhetsområden för delar av den decentraliserade statliga förvaltningen, liksom också i flertalet fall för den landstingskommunala verksamheten[1].

1) Undantag utgör Malmöhus och Göteborgs och Bohus län där Malmö resp. Göteborg inte ingår i landstingskommun. I Gotlands län finns inte någon landstingskommun. Primärkommunen fullgör där de landstingskommunala uppgifterna.

Sedan den svenska länsindelningen fastställdes år 1810 har emellertid stora förändringar inträffat vad gäller landets befolkningsfördelning och kommunikationsförhållanden. Det är därför inte givet att alla län nu har en sådan avgränsning att man utan vidare kan utgå ifrån att de lämpar sig som geografiska områden för ett regionalt gällande periodkortssystem. Med anledning härav har omfattningen av resandet över länsgränserna studerats.

Kartläggningen har därvid särskilt inriktats på arbetspendlingen. Detta motiveras av dels att pendlingen utgör en betydande del av det totala persontransportarbetet i landet, dels att pendlingen genom sin periodicitet och sin höga frekvens i viktigare trafikrelationer skulle kunna utgöra en betydande del av trafikunderlaget för ett regionalt gällande periodkortssystem.

Även andra typer av personresor än arbetskraftspendling kan emellertid lämpa sig som underlag för periodkortssystemet, exempelvis serviceresor. Något riksomfattande källmaterial som belyser frekvensen i sådana resrelationer finns dock inte.

I länsberedningens år 1974 avgivna betänkande (SOU 1974:84) har emellertid de näringsgeografiska sambanden mellan länen i ett stort antal olika hänseenden kartlagts. Av de olika undersökningar som där redovisas rörande t.ex. flyttningsrörelser, telefontrafik och olika administrativa indelningar inom näringslivet och folkrörelserna, framgår att det finns en god överensstämmelse mellan arbetspendlingens inriktning och det näringsgeografiska kontaktmönstret i övrigt[1]. Detta senare kontaktmönster kan i sin tur antas upphov till ett resande som i stora drag överensstämmer med pendlingsinriktningen.

1) De kartor över exempelvis pendlingsomland, flyttningsomland och telefontrafikomland som redovisas i betänkandet är sålunda nästan helt identiska. Det rör sig om endast ett ringa antal kommunblock, vilkas pendlingsinriktning är annorlunda än deras flyttnings- och telefontrafikinriktning. Detta innebär att materialet belyser sociala samband mellan tätorten och omgivningen som knappast kan vara av tillfällig karaktär.

Tabell 6.1

ARBETSKRAFTSPENDLING MELLAN LÄNEN ÅR 1970. 1974 ÅRS LÄNSGRÄNSER

Från / Till	AB	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M	N	O	P	R	S	T	U	W	X	Y	Z	AC	BD	Summa
AB	x	6070	1339	645	196	54	112	89	87	111	307	101	149	133	111	192	470	1096	1085	872	458	342	176	180	14375
C	826	x	63	38	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	31	893	72	496	19	23	–	–	2461
D	134	52	x	193	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	108	383	–	–	–	–	–	–	870
E	25	41	218	x	168	–	164	–	–	–	–	–	–	–	–	–	51	47	–	–	–	–	–	–	714
F	–	–	–	454	x	255	255	–	–	–	–	–	–	210	628	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1802
G	–	–	–	–	368	x	198	–	273	414	–	146	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1399
H	–	–	–	223	109	189	x	–	181	–	–	–	–	–	–	–	–	50	–	–	–	18	–	–	770
I	–	–	–	–	–	–	–	x	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
K	–	–	–	–	–	182	189	–	x	–	61	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	432
L	–	–	–	–	–	239	–	–	533	x	2056	426	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3254
M	–	15	–	41	37	45	20	–	113	3988	x	129	–	26	–	–	22	15	–	–	–	–	–	–	4451
N	–	–	–	20	607	53	–	–	–	122	32	x	895	611	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2340
O	17	29	42	104	69	34	16	–	41	54	129	4849	x	11349	305	230	79	51	–	24	19	–	–	–	17441
P	–	–	–	–	61	–	–	–	–	–	–	165	2651	x	629	258	–	–	–	–	–	–	–	–	3764
R	–	–	–	–	190	–	–	–	–	–	–	–	–	162	x	33	48	–	–	–	–	–	–	–	433
S	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	154	85	x	353	–	22	–	–	–	–	–	614
T	–	40	104	88	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	50	315	x	260	119	–	–	–	–	–	976
U	98	365	246	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	237	x	265	16	–	–	–	–	1243
W	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	122	269	x	71	–	–	–	–	462
X	–	852	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	45	224	x	233	71	–	–	1425
Y	–	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17	–	277	x	370	182	–	864
Z	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	168	x	34	–	222
AC	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	117	29	x	342	488
BD	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	159	x	159
S:a	1100	7482	2012	1822	1805	1051	954	89	1228	4689	2585	5816	3695	12645	1808	1028	1521	3126	1787	1776	1014	853	551	522	60959

Den redovisning som här sker beträffande resandet över länsgränserna har därför kunnat begränsas till arbetskraftspendlingen. Med pendlare menas därvid den som har sin arbetsplats i annan kommun än den egna. 1974 års kommunindelning har varit utgångspunkt vid beräkningen. Denna avser antalet pendlare men omfattar däremot inte en redovisning av pendlingens frekvens. Man kan dock anta att i det stora flertalet fall rör det sig om daglig pendling. I en del relationer med långa avstånd kan det emellertid vara veckopendling eller arbetsresor med ännu lägre frekvens.

Kartläggningen av arbetspendlingen visar att flertalet län är väl avgränsade från arbetsmarknadssynpunkt (tabell 6.1). Pendlingen över länsgräns är sålunda förhållandevis liten. Den uppgick år 1970 till 61 000 pendlare av den totala pendlingen över kommungräns på 487 100.

I några delar av landet är det emellertid vanligt att bo i ett län och arbeta i ett annat. Tre län står i särklass som utpendlingslän, nämligen Uppsala, Hallands och Älvsborgs län. Av den totala pendlingen i Uppsala län gick år 1970 sålunda inte mindre än 70 % till kommuner i ett annat län. Motsvarande siffror för Hallands resp. Älvsborgs län var 65 resp. 54 %. Även invånarna i Kristianstads län är starkt beroende av arbetsmarknadsutbudet i grannlänen.

I tabell 6.2 har pendlingen över länsgränser fördelats på in- och utpendlingskommuner. Tabellen visar att det är framför allt tre områden i landet, där en gemensam bostads- och arbetsmarknadsregion består av delar från flera län. Detta gäller särskilt göteborgsregionen med stor pendling till Göteborg och Mölndal från Kungsbacka, Lerum och Ale. Även från mera avlägset liggande kommuner i Älvsborgs och Hallands län är pendlingen till Göteborg omfattande.

Tabell 6.2 Pendling över länsgräns. Förteckning över de med hänsyn till antalet pendlare viktigaste pendlingsrelationerna år 1970

Antal pendlare	Från		Till	
	Län	Kommun	Län	Kommun
4 000 - 4 500	P	Lerum	O	Göteborg
3 500 - 4 000		-		-
3 000 - 3 500	N	Kungsbacka	O	Göteborg
2 500 - 3 000		_		_
2 000 - 2 500	C	Uppsala	AB	Stockholm
	P	Ale	O	Göteborg
1 500 - 2 000				
1 000 - 1 500	N	Kungsbacka	O	Mölndal
800 - 1 000	C	Uppsala	AB	Sigtuna
600 - 800	C	Enköping + Håbo	AB	Stockholm
	C	Älvkarleby	X	Gävle
	L	Ängelholm	M	Helsingborg
	P	Alingsås	O	Göteborg
	P	Borås	O	Göteborg
	R	Habo + Mullsjö	F	Jönköping
400 - 600	C	Enköping + Håbo	AB	Upplands-Bro
	L	Åstorp	M	Helsingborg
	O	Göteborg	P	Ale
	O	Göteborg	P	Lerum
	O	Göteborg	N	Kungsbacka
	O	Kungälv	P	Ale
	P	Ale	O	Kungälv
	U	Västerås	AB	Stockholm
200 - 400	AB	Sigtuna	C	Uppsala
	AB	Stockholm	C	Uppsala
	C	Enköping + Håbo	AB	Solna + Sundbyberg
	C	Uppsala	AB	Solna + Sundbyberg
	D	Nyköping	AB	Stockholm
	E	Norrköping	AB	Stockholm
	K	Sölvesborg	L	Bromölla
	L	Bromölla	K	Olofström
	L	Bromölla	K	Sölvesborg
	L	Tomelilla	M	Ystad
	L	Åstorp	M	Bjuv
	M	Bjuv	L	Åstorp
	M	Helsingborg	L	Ängelholm
	N	Laholm	L	Båstad
	P	Färgelanda	O	Uddevalla
	P	Lerum	O	Partille
	P	Lilla Edet	O	Göteborg
	P	Mark	O	Göteborg
	P	Mark	N	Varberg
	P	Mark	N	Kungsbacka
	P	Trollhättan	O	Göteborg
	T	Örebro	AB	Stockholm
	U	Heby	C	Uppsala
	U	Västerås	C	Enköping + Håbo
	X	Gävle	C	Älvkarleby
	X	Gävle	AB	Stockholm
	X	Ljusdal	AB	Stockholm

Även nordvästra Skåne är en gemensam arbetsmarknadsregion som delas av en länsgräns. Pendlingen mellan kommuner i Kristianstads och Malmöhus län är där omfattande liksom, fast i mindre utsträckning, i sydöstra Skåne.

Det tredje området i landet med stort arbetskraftsutbyte över länsgräns är stockholmsregionen. De största utpendlingskommunerna är där Uppsala, Enköping och Håbo med pendling till framför allt Stockholm men också till en rad andra kommuner i Stockholms län.

Bland andra mera betydelsefulla pendlingsrelationer över länsgräns kan nämnas Älvkarleby (C-län) - Gävle samt Habo/Mullsjö (R-län) - Jönköping.

6.3 Överväganden och förslag

De i föregående avsnitt redovisade undersökningarna rörande kontaktinriktningarna över länsgränser tyder på att det stora flertalet län är väl avgränsade i trafikhänseende. Några klart markerade undantag finns men dessa är inte fler än att ett periodkortssystem i första hand bör kunna anpassas till länsindelningen.

För att inte stora befolkningsgrupper i vissa till ytan begränsade delar av landet skall ställas utanför periodkortssystemet är det emellertid angeläget att interkommunalt samarbete kan etableras mellan några län. Detta gäller särskilt göteborgsområdet, där exempelvis pendlingen från Kungsbacka till Göteborgs och Bohus län år 1970 utgjorde 4 500 personer, jämfört med endast något över 100 till kommuner inom det egna länet. Sedan år 1970 har Kungsbackas beroende i arbetsmarknadshänseende av Göteborg och Mölndal blivit än större. Även pendlingen mellan Älvsborgs län och Göteborgs och Bohus län är så betydande att någon form av interkommunalt samarbete måste etableras för att ett regionalt gällande periodkort skall kunna komma till användning (14 000

pendlare år 1970). Ett sådant samarbete torde vara angeläget mellan länen inte enbart i gränstrakterna runt Göteborg utan också i det s.k. Trestadsområdet (Uddevalla - Vänersborg - Trollhättan) som tillsammans utgör ettprimärt centrum enligt riksdagens regionalpolitiska beslut år 1972.

Den relativt sett omfattande pendlingen från Habo och Mullsjö kommuner i Skaraborgs län till Jönköpings län motiverar också ett interkommunalt samarbete i trafikförsörjningshänseende över länsgränsen. Även mellan Uppsala och Gävleborgs län är det på motsvarande sätt betydelsefullt att interkommunalt samarbete etableras för att möjliggöra att invånarna i Älvkarleby kommun i Uppsala län skall kunna använda sitt periodkort vid resa till Gävle för erhållande av service m.m.

I Skåne sker en stor arbetspendling över gränsen mellan Kristianstads och Malmöhus län. Ett periodkortssystem i denna del av landet torde därför inte komma att få avsedd effekt om enbart varje län för sig skulle vara geografiskt område. Länsgränsen går genom delvis sammanhängande bebyggelse och skiljer sammanhållna bostads- och arbetsmarknadsregioner i bl.a. de nordvästra och sydöstra delarna av landskapet.

Mellan Uppsala och Stockholms län sker en omfattande pendling, vilket medför att ett periodkort för enbart Uppsala län skulle framstå som en mindre lämplig lösning.

I övrigt torde avgränsningen av ett riksomfattande regionalt gällande periodkortssystem med fördel kunna anknytas till länsgränserna. En grundprincip skulle därför kunna vara att varje län skall utgöra geografiskt område för ett periodkortssystem.

Interkommunalt samarbete mellan länen bör etableras över i första hand nedan angivna länsgränser:

Stockholms län - Uppsala län
Uppsala län - Gävleborgs län
Jönköpings län - Skaraborgs län
Kristianstads län - Malmöhus län
Hallands län - Göteborgs och Bohus län - Älvsborgs län

Även i andra fall kan det finnas behov av interkommunalt samarbete över länsgränsen.

Malmö kommun och Göteborgs kommun, som båda står utanför landsting, bör också ingå i interkommunalt samarbete i trafikhänseende med resp. län i övrigt. Starka samband vad gäller trafikens inriktning finns i de båda länen mellan residensstaden och länet i övrigt, varför det skulle framstå som orationellt om det fanns separata periodkortssystem för enbart de båda landstingsområdena utan möjlighet till resa med kortet till Malmö, resp. Göteborg.

Avtalen om interkommunalt samarbete över länsgränserna kan utformas så att inom ett länsområde gällande periodkort mot viss tilläggsavgift också gäller inom ett annat län eller del av sådant. I avtalet mellan huvudmännen inom respektive län regleras tilläggsavgiftens storlek och ersättningen mellan huvudmännen. Beloppens storlek blir därvid beroende bl.a. av om periodkortet skall äga giltighet inom hela det angränsade länet eller enbart en del av detta.

I de delar av landet där avstånden är korta och där hela länsområden berörs av ett omfattande resande över länsgränserna kan det framstå som rimligt att man slopar tilläggsavgiften och i stället inför ett enda periodkort för de båda länen. En sådan lösning kan måhända växa fram i Skåne, som i trafikhänseende är en väl sammanhållen region. Frågan om gemensamma trafiklösningar är f.ö. redan föremål för behandling i en särskild utredning, tillsatt av landstingskommunerna i Malmöhus och Kristianstads län, Malmö kommun samt Svenska kommunförbundets länavdelning för resp. län.

I andra delar av landet kan det däremot framstå som önskvärt att begränsa periodkortets geografiska giltighet till enbart en mindre del av ett avgränsande län. För Hallands län skulle exempelvis avtalet med Göteborgs och Bohus län och med Älvsborgs län kunna utformas så att periodkortet äger giltighet utanför länet endast för resor till annan kommun i det område som omfattas av Göteborgsregionens kommunalförbund, men ej för resa till längre bort belägna kommuner i de båda grannlänen.

I händelse av att förhandlingarna mellan huvudmännen inte leder till att avtal träffas, kan det finnas skäl att överväga vilka möjligheter som bör beredas enskild kommun, vars befolkning har ett betydande behov av resor till annat län, att vad gäller periodkortets giltighet få tillhöra jämväl sistnämnda län eller endast detta. Denna fråga har en anknytning till i vad mån införandet av ett periodkortssystem helt eller delvis behöver författningsregleras och behandlas därför i kapitel 12 (genomförandefrågor). Vilka tekniska möjligheter en kommun har att medverka i ett huvudmannaskap för trafikförsörjningen inom ett annat län än det egna diskuteras emellertid redan i kommande kapitel 7 (huvudmannaskapsfrågor).

7 HUVUDMANNASKAPSFRÅGOR

För att en samhällsuppgift skall bli genomförd måste fastläggas vem som skall ha ansvaret för uppgiften, dvs. vara huvudman för densamma. Huvudmannaskapet förutsätter vissa beslutsbefogenheter. Dessa redovisas i det följande. En fråga som därvid diskuteras är om det går att skilja på huvudmannaskapet för ett regionalt gällande periodkortssystem och ansvaret över huvud taget för trafikförsörjningen. I frågan om vem som bör anförtros huvudmannaskapet redovisas i avsnitt 7.4 olika alternativa lösningar, varefter i avsnitt 7.5 framläggs förslag till organisation.

7.1 Uppgifter för en huvudman för ett periodkortssystem

7.1.1 Beslut om taxan

En väsentlig uppgift för en huvudman för ett regionalt gällande periodkortssystem är givetvis att besluta om taxan. Ett sådant beslut bör inte innefatta enbart priset på själva periodkortet utan måste inbegripa hela taxesättningssystemet. I beslut om taxan ingår då också fastställande av pris och taxesystem för andra typer av färdbevis, t.ex. biljetter.

7.1.2 Beslut om trafikutbudet

Bland de periodkortssystem som nu finns i ett antal kommuner för den lokala trafiken samt i Stockholms län för både den lokala och regionala trafiken synes med något enstaka undantag gälla att huvudmannen för periodkortet också har beslutanderätten över trafikens omfång.

Anledningen till att det organ som tillhandahåller ett periodkort för obegränsat antal resor på ett trafiknät också har bestämmanderätten över trafikens

omfattning är att ett periodkortssystem kräver sådana bindningar och finansiella åtaganden att enbart ett samrådsförfarande mellan huvudmannen och trafikutövarna bedömts vara en mindre lämplig lösning. Sålunda kan ett samrådsorgan knappast genomföra och följa upp en regional taxa och ej heller med bindande auktoritet genomföra åtgärder vad gäller turtätheter, linjesträckningar eller terminaler. För köparen av ett periodkort är kortet av värde först när han har garanti för att kortet verkligen gäller för resa på ett bestämt antal linjer med en given turlista. Härav följer att den som tillhandahåller ett periodkort lämpligen också bör ha bestämmanderätten över trafiken.

7.1.3 Beslut om driftform

För att handha driften av trafiken inom en region finns i princip tre olika lösningar:

- bibehållande av nuvarande driftformer kombinerat med samråd mellan företag och huvudmannen,
- entreprenadtrafik. Avtal mellan huvudmannen och trafikföretagen om köp av trafiktjänster,
- huvudmannen äger trafikrörelsen.

De tre principlösningarnas för- och nackdelar beskrivs kortfattat i det följande.

7.1.3.1 Samråd mellan trafikföretag och huvudmannen

Genom att inrätta ett samrådsorgan, bestående av representanter från berörda kommuner och trafikföretag, kan vissa problem i samband med trafikering, linjedragningar och terminaler lösas. Organet får dock inte beslutanderätt utan endast en rådgivande funktion.

I anslutning till vad tidigare anförts beträffande vikten av att den som tillhandahåller ett periodkort

också har beslutanderätten över trafikens omfattning, kan samrådsförfarandet bedömas vara en mindre lämplig lösning.

7.1.3.2 Entreprenadtrafik (köp av trafiktjänster)

Vid köp av trafiktjänster på entreprenad sluter huvudmannen avtal med företagen om trafikens omfattning samt om taxor och finansiering.

Huvudmannens investeringar begränsas i stort sett till vissa mindre anläggningar, t.ex. terminaler. Jämfört med ett alternativ där huvudmannen äger trafikföretagen kan detta vara en fördel genom att den ekonomiska bundenheten vid trafiksystemet blir mindre från huvudmannens sida. Å andra sidan blir möjligheterna att långsiktigt styra trafikutbudet mindre. Sambandet mellan planering och genomförande av trafikförsörjningen blir inte lika klart markerat som vid ett ägandeansvar.

Frågor om huvudmannens möjligheter att vid ett entreprenadförhållande påverka trafiken när det gäller t.ex. taxor, tidtabeller och linjenät diskuteras ytterligare i kapitel 11 (koncessionsfrågor).

7.1.3.3 Övertagande av trafikföretagen

En fusion av trafikföretagen inom en region under en och samma ägare är förenad med fördelar ur samordningssynpunkt. Både planering och genomförande av trafikförsörjningen kan då ske inom samma organisation. Vem som bär ansvaret för regionens trafikförsörjning framstår då som helt klart.

Genom att huvudmannen för trafiken också äger transportmedlen kan en långsiktig planering av trafikrörelsen ske, innebärande sannolikt vissa rationaliseringsvinster. Sådana vinster torde i regel inte

kunna erhållas i samma utsträckning vid köp av trafiktjänster hos ett större antal fristående företag i regionen. Administrationen av ett periodkortssystem underlättas också genom att huvudmannen har fullständig insyn i såväl kostnader som intäkter.

Vid övertagande av trafikföretag inom en region kan dock vissa problem uppstå beträffande avgränsningen gentemot den interregionala trafiken. Detta gäller främst järnvägstrafiken, vilket sammanhänger med att större delen av denna trafik är av fjärrtrafikkaraktär och i regel berör flera län. En uppdelning av ägandeansvaret för järnvägsnätet på lika många enheter som det exempelvis finns län är därför inte realistiskt.

Kvar står då att ett kommunalt övertagande av trafikförsörjningen inom en region i form av ett ägandeansvar i praktiken endast torde komma att avse busstrafik. Någon motsvarighet till det övertagande av lokalbetonad järnvägstrafik som har skett i Stockholms län, vars landstingskommun köpt Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan, torde sålunda knappast bli aktuell.

För järnvägsnätet som förutom sin lokala och regionala trafik också kan ha en betydande interregional trafik får därför avtal träffas med järnvägsföretaget om den lokala och regionala persontrafikens omfattning och periodkortets giltighet på tågen.

7.1.3.4 Sammanfattning vad gäller val av driftform

Eftersom genomförandet av ett periodkortssystem bäst garanteras av att huvudmannen för rabattsystemet också har beslutanderätten över trafikens omfattning, kan av ovanstående tre principlösningar samrådsförfarandet

bedömas vara en mindre lämplig lösning. Vad gäller entreprenadarrangemang eller övertagande av trafikföretag kan för- och nackdelar skifta mellan landets olika delar, varför valet av lösning bör anpassas till de förutsättningar som finns inom respektive trafikregion. Lösningen kan då även innebära en kombination av de båda alternativen.

Tekniska frågor i samband med entreprenadtrafik och trafik i egen regi (tillståndsfrågor) behandlas mera utförligt i kapitel 11.

7.1.4 Beslut om fördelning av underskott i trafikrörelsen

När det gäller underskott i trafikrörelsen vill utredningen framhålla följande beträffande fördelningen och finansieringen av ett sådant.

Vid landstingskommunalt huvudmannaskap för ett periodkortssystem som omfattar hela länet behövs inte några särskilda bestämmelser som reglerar den geografiska fördelningen av det ekonomiska utfallet i trafikrörelsen. Eventuellt underskott kan då fördelas på länsinvånarna via landstingsskatten på samma sätt som nu exempelvis landstingets sjukvårdskostnader fördelas. Hänsyn kan därvid inte tas till skillnader mellan länets olika delar vad gäller trafikproduktionens volym. Genom avgiftssättningen på periodkorten och biljetterna kan däremot i viss mån lokala skillnader i kostnads- och intäktsförhållanden beaktas.

Om huvudmannaskapet för ett regionalt gällande periodkortssystem i stället handhas av flera kommuner genom interkommunal samverkan behövs särskilda avräkningsregler mellan kommunerna. Följande alternativa grunder för fördelningen av underskottet i trafiken är då tänkbara:

- Befolkningsunderlag
- Skatteunderlag
- Trafikproduktionens volym
- Ekonomiskt resultat

De ekonomiska konsekvenserna för kommunerna av de olika fördelningsgrunderna belyses i kapitel 8, där också ett principförslag till kostnadsfördelning lämnas. Frågan behandlas också i avsnitt 12.5 (Bidragsgivning i anslutning till olika tänkbara stadier i huvudmannens trafikansvar).

7.1.5 Beslut om samverkan med huvudman i annan region

Den geografiska indelningen och resandets inriktning kan i en del fall tala för att ett periodkort i en region även bör gälla inom angränsande region eller viss del därav. De båda huvudmännen har därvid att komma överens om prisnivån på detta kort och om hur ersättningsfrågan skall lösas.

7.2 Alternativa lösningar vid val av huvudman

Valet av huvudman för ett regionalt gällande periodkortssystem har samband med den geografiska avgränsningen av periodkortssystemet.

De undersökningar som redovisas i kapitel 6 visar att en uppdelning av ansvaret för periodkort på olika huvudmän för lokal, respektive regional trafik är en lösning som är mindre väl anpassad till allmänhetens resbehov. Detta sammanhänger med att en regional trafiklinje ofta ingår som en betydelsefull del också i den lokala trafiken. I stor omfattning används samma trafikresurser i lokal och regional trafik.

Den slutsats som dras i kapitel 6 är därför den att områdena för periodkortssystemen bör utgöra jämförelsevis stora, funktionellt sammanhängande enheter. Ju mindre man gör områdena, desto fler och större blir

generellt sett avgränsningsproblemen och desto sämre blir anpassningen till resmönstret. En kommun kan t.ex. ha ett omfattande trafikutbyte med en del av grannkommunerna, men någon eller några av dessa har också en trafikinriktning mot andra kommuner osv.

Kartläggningen av kontaktinriktningarna över länsgränserna visar att det stora flertalet län är väl avgränsade i trafikhänseende. Arbetspendlingen över länsgränserna är med några få undantag liten. Dessa undantag är emellertid desto mera markanta, varför särskilda lösningar torde vara lämpliga för dessa områden. I övrigt kan konstateras att avgränsningen av ett periodkortssystem i första hand kan anpassas till länsindelningen.

Som närmare utvecklas i kapitel 6 skulle en grundprincip därmed kunna vara att varje län utgör geografiskt område för de regionalt gällande periodkorten. Med denna utgångspunkt kan antalet alternativ vid val av huvudman för periodkortssystemet begränsas till tre, nämligen:

a) landstingskommunen
b) primärkommunerna i länet genom något samarbetsorgan
c) landstingskommunen och primärkommunerna i länet genom något samarbetsorgan

I det följande skall för- och nackdelar med de olika alternativen diskuteras. Innan dess behöver emellertid klarläggas i vad mån huvudmannaskapet enbart bör avse ansvaret för ett regionalt gällande periodkortssystem eller om det jämväl bör omfatta ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen över huvud taget.

7.3 Ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen

Utredningens uppdrag avser frågor i anslutning till ett införande av ett regionalt gällande periodkort.

Av avsnitt 7.1 torde emellertid framgå att det inte går att skilja på huvudmannaskapet för ett periodkortssystem och ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen över huvud taget. Anledningen är att ett genomförande av periodkortssystemet inte är möjligt utan man skapar möjlighet för huvudmannen att också bestämma över omfattningen och utformningen av den trafik som kortet skall gälla för. Det praktiska genomförandet kan sedan ske antingen direkt genom att huvudmannen själv bedriver trafiken i egen regi eller också indirekt genom att han träffar avtal om köp av trafiktjänster.

Som tidigare nämnts är för resenären ett periodkort av värde först när han har garanti för att kortet verkligen gäller för resa på ett bestämt antal linjer med en given turlista. Även detta talar för att den som tillhandahåller ett periodkort också måste ha bestämmanderätten över trafiken.

Ett klarläggande av ansvarsförhållandena inom trafikförsörjningen har - oavsett att det är en nödvändighet för att regionalt gällande periodkortssystem skall kunna genomföras - en rad klara fördelar. Fördelarna bör bl.a. ses mot bakgrunden av det oklara läge som nu råder vad gäller ansvaret för trafikförsörjningen inom länen. Medan det av statsmakterna är uttalat att den lokala trafiken inom kommunerna åvilar primärkommunerna är det däremot inte i samma utsträckning klarlagt vem som bär ansvaret för den regionala trafiken mellan kommunerna. Staten har visserligen genom den till länsstyrelserna knutna regionala trafikplaneringen påtagit sig ett planeringsansvar och genom bussbidragssystemet också ett visst ansvar för att stödja olönsam sådan trafik. Genomförandet av planeringsinsatserna och driftåtgärderna åvilar däremot i huvudsak de olika trafikföretagen.

Även svårigheter av administrativ natur uppstår till följd av uppdelningen i skilda ansvarsområden för lokal

och regional trafik. Sådana olägenheter finns t.ex. vid tillämpningen av de skilda statsbidragssystemen för lokal och regional trafik och vid den praktiska samordningen i länen av olika trafiklösningar. Gränsdragningen mellan lokal och regional trafik har i åtskilliga fall framstått som konstlad och svår att praktiskt tillämpa.

Som framgår av kapitel 2 använder det lokala och regionala resandet i betydande omfattning samma trafikresurser. På det regionala bussnätet sker sålunda ett stort antal lokala resor inom en och samma kommun. Å andra sidan är i många län de regionala resorna så omfattande att betydande fördelar kan nås genom en bättre samordning. Även detta talar för ett gemensamt huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken.

Ett för resenärerna angeläget samordningsbehov inom trafiken är möjligheten av att få anslutning av lokala linjer till regionala så att fri övergång mellan linjerna kan ske. Vid resa in till en tätort med en regional busslinje blir det alltså vid en sådan samordning möjligt att utan att behöva lösa ett nytt färdbevis kunna byta till en lokal linje i orten. En sådan fri övergångsrätt torde utgöra en väsentlig fördel med ett gemensamt huvudmannaskap inom trafiken. Härtill kommer de fördelar som är förknippade med att det ekonomiska och politiska ansvaret för både planering och genomförande av trafikförsörjningen kan ligga hos ett och samma organ.

Genom att det finns en huvudman ansvarig för trafikförsörjningen inom området får man också en möjlighet till en utjämning av det ekonomiska resultatet mellan linjer med varierande kostnadstäckning inom trafikområdet, något som från kommunalt håll framhållits som angeläget.

Mot bakgrunden av det anförda finner utredningen övervägande skäl tala för att det finns en gemensam huvudman i resp. län för den lokala och regionala kollektiv-

trafiken. Detta huvudmannaskap bör i första hand avse den kollektiva landsvägstrafiken men kan också gälla viss spårbunden trafik (spårväg, tunnelbana och järnväg med utpräglat lokala och regionala trafikuppgifter).

Vad sedan gäller graden av ekonomiskt engagemang i huvudmannaskapet samt behovet av författningsreglering behandlas dessa frågor i kapitel 12.

Den följande analysen tar därför närmast sikte på att beskriva sådana tekniska lösningar som - oavsett hur genomförandet av huvudmannaskapet kommer att ske - anger vem som bör vara huvudman för trafiken, hur formerna för huvudmannaskapet kan vara samt hur man lämpligen kan fördela underskottet i rörelsen och välja styrelse.

7.4 För- och nackdelar hos de olika alternativen beträffande huvudmannaskapet för trafikförsörjningen

7.4.1 Landstingskommunalt huvudmannaskap

Kommunala uppgifter som kräver större befolkningsunderlag än vad de enskilda primärkommunerna har kan i vissa fall lämpligen lösas genom att ansvaret för dem läggs på regional kommun, dvs. landstingskommunen. En förutsättning för en sådan lösning är enligt landstingslagen bl.a. att uppgifterna i fråga i princip täcker hela landstingskommunens geografiska område[1)].

En fördel med ett landstingskommunalt ansvar för trafiken kan vara att inte enbart de lokala utan också de regionala trafikintressena kan bli tillgodosedda. Härigenom ökar

---

1) För Stockholms läns landsting gäller härvidlag särskil bestämmelser. Utöver vad som följer av landstingslagen får Stockholms läns landstingskommun handha angelägenh som avser del av landstingskommunens område och som en kommunallagen och kommunallagen för Stockholm ankommer kommun, om det är påkallat med hänsyn till betydande b av samverkan mellan kommunerna inom nämnda del av områ

möjligheterna att införa trafikrabatter inte enbart som nu på det lokala nätet utan också på regionala trafikförbindelser.

En annan fördel med ett landstingskommunalt ansvar jämfört med om uppgifterna löses genom interkommunal samverkan står att finna i att medborgarna får förbättrade möjligheter att kräva ut ett direkt politiskt ansvar och att landstingets partipolitiska sammansättning då återspeglar motsvarande fördelning inom länet. En positiv omständighet är också att även utdebiteringen är direkt, medan den är indirekt om uppgiften löses genom interkommunal samverkan. Dessa frågor utvecklas närmare i nästa avsnitt 7.4.2.

Ett landstingskommunalt ansvar för ett periodkortssystem, som avser både lokal och regional trafik, kan innebära vissa nackdelar för primärkommunerna. Det kan sålunda hävdas att besluten om den lokala trafikförsörjningen inte längre kommer att ligga lika nära de närmast berörda som tidigare. Alternativet kan också innebära risk för störningar i sambandet mellan å ena sidan trafikförsörjning och å den andra sådana viktiga primärkommunala angelägenheter som frågor i anslutning till bebyggelsestruktur och bebyggelseutveckling, undervisning och färdtjänst. Med landstingskommunalt ansvar skulle man alltså kunna löpa risken att den primärkommunala planeringen inom de tre verksamhetsgrenarna ej skulle komma att beaktas tillräckligt inom trafikplaneringen. Omvänt skulle man löpa risken att trafikfrågorna ej fick tillräcklig tyngd inom t.ex. bebyggelseplaneringen hos primärkommunerna.

Som tidigare nämnts kan man vid landstingskommunalt huvudmannaskap inte ha särskilda bestämmelser som reglerar den geografiska fördelningen av det ekonomiska utfallet i trafikrörelsen. Eventuellt underskott fördelas på ett likformigt sätt på länsinvånarna via landstingsskatten.

Hänsyn kan därvid inte tas till skillnader mellan länets olika delar vad gäller exempelvis trafikproduktionens volym, vilket kan framstå som en nackdel om man önskar att länets olika delar till viss del skall bära sina egna trafikkostnader. Om man däremot har som mål att försöka utjämna kostnaderna över regionen är en fördelning av trafikunderskottet via landstingsskatten en lämplig lösning.

7.4.2 Interkommunal samverkan mellan primärkommunerna i länet

Samverkan mellan kommuner i frågor av gemensamt intresse kan ske i olika former. En vanlig form är samverkan genom avtal, dvs. en civilrättslig överenskommelse som reglerar förhållandet mellan kommunerna beträffande de uppgifter avtalet avser. Var och en av de samverkande kommunerna behåller därvid kommunalrättsligt sin beslutanderätt i den av avtalet berörda frågan.

För mer betydande samarbetsuppgifter - och dit hör utan tvekan samverkan beträffande ett regionalt gällande periodkortssystem - är det lämpligt att bilda från kommunerna fristående rättssubjekt. Ett kommunalrättsligt alternativ, kommunalförbundet, och ett privaträttsligt alternativ, aktiebolaget, står därvid till buds.

Kommunalförbund kan i princip bildas för vilken kommunal angelägenhet som helst, under förutsättning att bildandet av förbundet medför allmänt gagn. De kommuner som avser att samverka enas om en förbundsordning. I denna skall bl.a. anges vilken eller vilka kommunala uppgifter förbundet skall handha. Förbundsordningen skall underställas länsstyrelsen för fastställelse.

Beslutande organ i ett kommunalförbund är förbundsfullmäktige till det antal och med den fördelning som kommunerna kommit överens om. En vanlig fördelningsgrund

är invånareantalet. För förvaltning och verkställighet skall finnas en förbundsstyrelse, vald av förbundsfullmäktige.

Medlemskommunernas inflytande på kommunalförbundets verksamhet tillgodoses bl.a. genom regler i förbundsordningen. På verksamhetsområden som överförts till kommunalförbund fullgör förbundet de deltagande kommunernas uppgifter i alla avseenden utom i fråga om det ekonomiska ansvaret för verksamheten.

Kommunalförbundet har egen utgifts- och inkomststat och egna räkenskaper. I samband med att förbundsfullmäktige fastställer utgifts- och inkomststat bestämmer fullmäktige samtidigt, enligt de i förbundsordningen angivna grunderna, storleken av de bidrag som förbundsmedlemmarna skall lämna.

På sådana kommunala områden där verksamheten har starka inslag av affärsverksamhet kan bolagsformen innebära fördelar. De kommunägda företagen är inte reglerade i gällande kommunallagar. En förklaring är att även helkommunala företag i bolagsform från strikt formell synpunkt kan betraktas som enskilda. Kommunalrättsliga synpunkter kan inte läggas på den interna företagsdriften men däremot självfallet på ändamålet med bolagets verksamhet.

Under senare år har förhållandet mellan det kommunägda företaget och ägarekommunen börjat regleras efter delvis nya principer. Detta gäller bl.a. i fråga om möjligheterna till insyn och inflytande i företagen.

Det finns olika skäl till att kommunerna väljer att driva verksamhet inom särskilda företag. Några motiv som brukar anges är följande:

- Företagens upplåning är inte bunden av kommunallagarnas bestämmelser. Det innebär att företagen friare

kan utnyttja kapitalmarknaden. Fast egendom kan utnyttjas som säkerhet för lån.

- Företagen är inte heller bundna av kommunallagens fonderingsregler.

- Företagens beslut kan inte överklagas enligt reglerna i kommunallagen. Det gör det i vissa fall möjligt att verkställa besluten snabbare.

- Företagsformen erbjuder möjligheter till samverkan mellan flera kommuner och/eller landsting. Beslutsordningen kan därvid bli smidigare än om samverkan bedrivs i kommunalförbundsform. I det senare fallet kan antalet förbundsfullmäktige i en del fall bli mycket stort.

Det har emellertid ofta anmälts tveksamhet mot kommunal verksamhet i företagsform. Som motiv har anförts att medborgarnas insynsmöjligheter är mindre än om verksamheten drivs i direkt kommunal regi. Detta grundar sig bl.a. på att företagens handlingar inte är underkastade offentlighetsprincipen. Då en verksamhet bedrivs inom den kommunala förvaltningen gäller att handlingar som inte är sekretessbelagda är tillgängliga för allmänheten. Till detta kommer att fullmäktiges sammanträden är offentliga.

Frågan om insyn i de kommunala företagen har varit föremål för behandling i flera olika utredningar, nu senast i Utredningen om den kommunala demokatrin, vars förslag i syfte att vidga insynen i de kommunala bolagen refereras i bilaga 4 och kommit i tillämpning i det förslag till normalbolagsordning som utarbetats i denna. Därvid har också beaktats vad som anförs i prop. 1975/76:187 om kommunal demokrati, ny kommunallag m.m.

I avsnitt 7.5 diskuteras ytterligare för- och nackdelar med kommunalförbund resp. aktiebolag. Oavsett vilken form av interkommunal samverkan som väljs är emellertid ett samverkansinstitut förenat med vissa nackdelar, jämfört med om ansvaret ligger hos ett direktvalt organ såsom landstingskommunen. Nackdelarna ligger i att det beslutande organet är indirekt valt och att utdebiteringen av underskottet i rörelsen också sker på ett indirekt sätt. Att det beslutande organet är indirekt valt kan medföra att ansvaret för verksamheten kan framstå som oklart. Indirekt ansvar för trafikförsörjningen kan också få konsekvenser för den kommunala ekonomin. Med ett sådant ansvar löper man nämligen risken att trafikförsörjningen ses som en verksamhetsgren för sig och att kostnaderna för denna inte avvägs mot andra kommunala utgiftsområden på samma sätt som dessa sinsemellan. Med direkt ekonomiskt ansvar genom landstingskommunalt huvudmannaskap minskar däremot risken för en sektoriell syn på verksamheten genom att man får möjlighet att prioritera åtgärder inom trafikförsörjningen gentemot andra landstingskommunala områden.

Tidigare har nämnts att en fördel med landstingskommunalt ansvar ligger i att man då får en huvudman som har att tillgodose önskemål både vad gäller lokal och regional trafik. Interkommunal samverkan enbart mellan primärkommunerna skulle kunna leda till att de valda representanterna mer uppfattas som ombud för trafikförsörjningen inom varje kommun för sig vilket skulle kunna medföra att den lokala trafiken på ett ur regionens synpunkt olämpligt sätt prioriterades på bekostnad av den regionala. Möjligheterna till regionalt omfattande lösningar skulle därmed minska. En effekt på taxesystemet skulle kunna bli att priset på de lokala periodkorten skulle sättas lågt medan intresset att införa regionalt gällande trafikrabatter skulle bli mindre klart uttalat.

Den största fördelen med att ansvaret för periodkortssystemet ligger hos ett interkommunalt organ, bestående av enbart primärkommuner, är att man då underlättar möjligheterna till samplanering mellan trafikförsörjning och den primärkommunala verksamheten i övrigt. Särskilt viktig är anknytningen mellan planering av den lokala trafiken och skolplaneringen inklusive skolskjutsverksamheten, färdtjänsten samt frågor i anslutning till bebyggelsestrukturen och bebyggelseutvecklingen.

En annan fördel med att primärkommunerna tillsammans bär ansvaret för periodkortssystemet kan vara att man då får möjlighet att fördela det ekonomiska underskottet efter de varierande förhållandena i länet, t.ex. efter trafikproduktionens storlek eller efter trafikens kostnads- och intäktsförhållanden. Denna möjlighet finns inte om underskottet fördelas genom landstingsskatten. Det bör dock tilläggas att lokala skillnader i kostnads- och intäktsförhållanden i viss mån kan beaktas - oavsett vilket huvudmannaskap som väljs - genom avgiftssättningen på periodkorten och biljetterna.

7.4.3 Interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna i länet

Interkommunal samverkan mellan primärkommuner och landstingskommun kan ske i bolagsform. Ett exempel härpå är AB Örebro läns regionaltrafik, som till hälften ägs av landstingskommunen och till hälften av primärkommunerna i länet i proportion till skatteunderlaget.

Enligt kommunalförbundslagen kan kommunalförbund bildas mellan landstingskommun och sådan primärkommun som inte ingår i landsting, däremot inte mellan landstingskommun och primärkommun som ingår i landsting. Om man önskar att ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen skall ligga på ett kommunalförbund, bestående av landstingskommunen och samtliga primärkommuner i länet, måste alltså kommunalförbundslagen ändras. En sådan

ändring kan bedömas vara en relativt enkel åtgärd, eftersom den endast innebär en återgång till de förhållanden, som rådde före år 1957. Vid denna tidpunkt slopades möjligheten för primärkommun, som ingår i landsting, att bilda kommunalförbund tillsammans med landstingskommunen. Anledningen var att "något praktiskt behov" av en sådan förbundsbildning inte ansågs föreligga.

Samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna i länet har vissa av de nackdelar som också gäller för samverkan enbart mellan primärkommuner. Nackdelarna sammanhänger, som tidigare nämnts, med att de gemensamma angelägenheterna handhas av ett indirekt valt organ och att utdebiteringen då också är indirekt.

Interkommunal samverkan mellan primärkommunerna i länet och landstingskommunen har emellertid också vissa avgjorda fördelar genom att möjlighet skapas för att både de lokala och regionala trafikintressena i länet kan bli tillgodosedda. Genom primärkommunernas medverkan blir de olika lokala trafikförhållandena beaktade. Landstingets roll blir bl.a. att från mer övergripande synpunkt tillgodose kravet på att man får en god regional trafikförsörjning. Vid taxesättningen kan det antas vara en landstingskommunal angelägenhet att se till att inte enbart de lokala resorna blir rabatterade utan också att man får ett regionalt gällande rabattsystem. Det kan alltså hävdas att möjligheterna att genomföra ett regionalt gällande periodkortssystem ökar om inte enbart primärkommunerna utan också landstingskommunerna blir ansvariga.

Interkommunal samverkan mellan primärkommuner och landstingskommun har vissa avgjorda fördelar också jämfört med om trafikförsörjningen har enbart landstingskommunen som huvudman. Fördelarna ligger bl.a.

i att man då har bättre möjlighet att anknyta trafikförsörjningen till sådana viktiga primärkommunala verksamhetsområden som undervisning, färdtjänst och bebyggelseplanering.

En annan väsentlig fördel med att primärkommunerna tillsammans med landstingskommunen är huvudman är att långtgående önskemål om en god trafikförsörjning och om för trafikanterna gynnsamma taxesystem kan balanseras av ett kostnadsansvar på både lokal och regional nivå. Ett sådant allsidigt kostnadsansvar får man inte om exempelvis enbart landstingskommunen är huvudman.

Tidigare har nämnts att en fördel med primärkommunalt huvudmannaskap är att man då har möjlighet att över länet fördela det ekonomiska underskottet på ett differentierat sätt, t.ex. efter trafikproduktionens storlek i länets olika kommuner. Med ett blandat huvudmannaskap i form av att både primärkommunerna och landstingskommunen medverkar kvarstår i viss omfattning denna fördel. Den andel av underskottet som faller på primärkommunerna kan då fördelas på varje kommun enligt någon på förhand bestämd fördelningsprincip såsom antalet körda vagnkilometer. Den landstingskommunala andelen kan däremot enbart fördelas efter skatteunderlaget. Den har därmed en regionalt utjämnande effekt.

7.5 Förslag till organisation

I föregående avsnitt har diskuterats för- och nackdelar hos tre olika alternativ beträffande vem som bör vara huvudman för den regionala och lokala trafikförsörjningen. Analysen visar att utvärderingen inte kan göras på ett helt entydigt sätt. Samtliga tre alternativ har inte bara fördelar utan också ett antal nackdelar. Valet försvåras också av att inte jämförbara faktorer måste vägas mot varandra, såsom krav på effektivitet och ekonomi i förvaltningen gentemot olika önskemål om demokrati och insyn i verksamheten.

Det torde dock framgå att alternativet med interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna i länet i sig förenar ett flertal av de fördelar som finns hos de båda andra alternativen, medan nackdelarna är mindre.

Som den största fördelen vill utredningen framhålla att både de lokala och regionala trafikintressena kan bli tillgodosedda och att man får ett kostnadsansvar på både lokal och regional nivå. Utredningen vill därför föreslå att huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg inom resp. län löses genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna.

Undantag måste därvid göras för Stockholms och Gotlands län. I det förstnämnda länet finns redan ett regionalt gällande periodkortssystem med enbart landstingskommunen som huvudman. Med hänsyn till den speciella kompetensen för Stockholms läns landstingskommun inom bl.a. trafikförsörjningen är därför utgångspunkten att huvudmannen för trafikförsörjningen i detta län oförändrat är landstingskommunen.

I Gotlands län finns inte någon landstingskommun. Primärkommunen fullgör där de landstingskommunala uppgifterna. Med anledning härav blir det naturligt att huvudman för trafikförsörjningen i detta län är Gotlands kommun.

I övriga 22 län blir det en uppgift för landstingskommunen och primärkommunerna att gemensamt svara för den lokala och regionala kollektiva trafiken.

I fråga om landstingskommunens och primärkommunernas resp. andelar i huvudmannaskapet vill utredningen utgå ifrån att landstingskommunen och de olika primärkommunerna skall kunna bestämma detta själva i enlighet med vad som är brukligt vid etablering av interkommunal samverkan. En rimlig avvägning mellan landstings- och

primärkommunala intressen är emellertid enligt utredningens mening att landstinget representeras med hälften och primärkommunerna tillsammans med hälften. Andra proportioner är dock tänkbara.

Särskilda lösningar måste emellertid sökas för Malmöhus län och Göteborgs och Bohus län. I dessa båda län ingår inte Malmö kommun, resp. Göteborgs kommun i landstingskommunen. Starka samband vad gäller trafikens inriktning finns emellertid i de båda länen mellan residensstaden och länet i övrigt, varför det skulle framstå som orationellt om det fanns separata periodkortssystem för enbart de båda landstingsområdena utan möjlighet till resa med kortet till Malmö, resp. Göteborg.

Utredningens normalförslag beträffande ett huvudmannaskap i Malmöhus, resp. Göteborgs och Bohus län innebär att interkommunal samverkan organiseras mellan Malmöhus läns landsting, Malmö kommun och övriga primärkommuner i länet respektive mellan Göteborgs och Bohus läns landsting, Göteborgs kommun och övriga primärkommuner i länet.

Fördelningen av inflytandet över verksamheten synes lämpligen böra utformas så att i Malmöhus län landstinget representeras med en tredjedel, Malmö kommun med en tredjedel och övriga primärkommuner tillsammans med en tredjedel, medan i Göteborgs och Bohus län landstinget representeras med en fjärdedel, Göteborgs kommun med hälften och övriga primärkommuner tillsammans med en fjärdedel.

Vad slutligen gäller den tekniska utformningen av det interkommunala samarbetet inom resp. län framgår av avsnitt 7.4.2 att valet står mellan kommunalförbund och aktiebolag. Utredningen vill dock erinra om den möjlighet som finns att - därest kommunalförbundsformen väljs - kunna bilda ett särskilt bolag för handhavandet av själva driften av trafikrörelsen. Denna möjlighet beskrivs ytterligare längre fram.

Utredningens utgångspunkt är att primärkommunerna och landstingen själva måste kunna välja samverkansform. Följande synpunkter kan dock tjäna som vägledning.

En fördel med kommunalförbund kan vara att det politiskt ansvariga organet - förbundsfullmäktige - kommer att bestå av ett stort antal förtroendevalda med möjlighet att från skilda utgångspunkter debattera t.ex. trafikens utformning eller taxefrågorna. Väljs däremot bolagsformen blir antalet förtroendevalda färre eftersom vid bolagsstämman varje kommun enligt aktiebolagslagen inte kan representeras av mer än ett ombud. Möjlighet finns dock att även vid en bolagsstämma bereda fler än kommunernas ombud tillfälle att närvara och även deltaga i debatten. Hur detta kan ske framgår av bilaga 4.

Vad gäller det antal förtroendevalda som deltar i besluten kan dock hävdas att - om kommmunalförbund väljs - antalet förbundsfullmäktige kan bli ohanterligt stort. Detta sammanhänger med de i och för sig rimliga kraven på att varje kommun skall vara representerad i förhållande till sitt invånarantal och på att antalet ledamöter från resp. kommun inte skall vara så litet att en partipolitisk snedfördelning uppstår.

I nedanstående tabell 7.1 åskådliggörs det antal förbundsfullmäktige som skulle behöva väljas i varje län om antalet ledamöter skulle vara proportionellt mot antalet invånare i resp. kommun och om minimiantalet ledamöter skulle vara en, två, tre, fyra resp. fem.

Tabellen visar att totalantalet förbundsfullmäktige i många län blir synnerligen stort om minimiantalet ledamöter per kommun är tre, fyra eller fem. Möjlighet

finns givetvis att något nedbringa antalet genom att sänka minimirepresentationen per kommun till exempelvis en ledamot eller att slopa kravet på proportionalitet i förhållande till invånarantalet.

Tabell 7.1

Län	Antal förbundsfullmäktige om minimiantalet per kommun är 1	2	3	4	5
Uppsala län	48	100	146	196	244
Södermanlands län	54	106	160	212	264
Östergötlands län	182	366	548	736	918
Jönköpings län	94	192	278	376	468
Kronobergs län	38	78	114	156	194
Kalmar län	62	126	186	254	314
Blekinge län	20	40	60	80	100
Kristianstads län	74	144	218	292	364
Malmöhus län	279	585	870	1167	1452
Hallands län	40	80	118	156	196
Göteborgs och Bohus län	116	224	348	476	592
Älvsborgs län	160	322	480	640	806
Skaraborgs län	108	212	322	428	530
Värmlands län	110	212	314	422	532
Örebro län	74	154	230	302	376
Västmanlands län	98	198	292	390	488
Kopparbergs län	82	168	242	324	404
Gävleborgs län	90	182	274	366	452
Västernorrlands län	38	78	116	154	190
Jämtlands län	34	64	100	138	168
Västerbottens län	118	238	344	460	574
Norrbottens län	122	252	372	494	624

Anm. I siffrorna ingår förutom den primärkommunala representationen också de förbundsfullmäktige som skall utses av landstingskommunen. I Malmöhus och Göteborgs och Bohus län ingår därjämte representationen från de landstingsfria kommunerna Malmö, resp. Göteborg.

Väljs det första alternativet blir det bara i åtta län som antalet förbundsfullmäktige överstiger 100. Det bör dock observeras att det innebär att inte mindre än 58 av landets 278 kommuner blir representerade med endast en ledamot.

I de mindre länen med ett begränsat antal kommuner kan dock kommunalförbundet vara ett förstahandsalternativ när det gäller att etablera interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna. I de större länen blir däremot antalet förbundsfullmäktige så stort även om minimirepresentationen per kommun sänks till endast en ledamot, att kommunalförbund kan framstå som mindre lämpligt av praktiska skäl. I dessa län finns därför skäl att överväga aktiebolag som form för samverkan.

En annan fördel med kommunalförbund ur allmändemokratisk synpunkt är att det är förbundsfullmäktige som enligt lag skall fastställa budgeten medan någon motsvarande skyldighet för bolagsstämman inte föreligger.

Beträffande bolagsformen må framhållas att den har vissa fördelar ur effektivitetssynpunkt men att den också kan ha vissa nackdelar. Nackdelarna sammanhänger som tidigare nämnts med att kommunmedlemmarna och kommunfullmäktige kan få en sämre insyn i verksamheten än om kommunalförbundsformen väljs. En ökning av insynen och inflytandet kan dock ske bl.a. genom särskilda bestämmelser i bolagsordningen.

De förslag som utredningen om den kommunala demokratin nyligen lagt fram syftar till att i inte oväsentlig utsträckning minska de olägenheter ur demokratisk synpunkt som bolagsformen nu kan erbjuda. I det förslag till normalbolagsordning som är redovisat i bilaga 4 har i största möjliga utsträckning kommunaldemokratiutredningens synpunkter på bolagsformen beaktats. Detta gäller bl.a. möjligheten att bereda fler personer än de valda ombuden att närvara och även yttra sig vid bolagsstämman och att låta förvaltningsutskottet och kommunstyrelserna få insyn i bolagets löpande verksamhet. I bolagsordningen har också skrivits in viss skyldighet för bolaget att underställa de kommunala aktieägarna viktigare beslut.

I bilagan har också erinrats om möjligheten att utöver den ordinarie bolagsstämman regelmässigt under året hålla flera stämmor, detta för att få en bättre politisk förankring kring viktigare frågor, exempelvis budgetfrågor.

Frågan om en utvidgad tillämpning av offentlighetsprincipen till att även gälla kommunägda företag föreslås av kommunaldemokratiutredningen bli föremål för en särskild utredning. I samband därmed bör enligt utredningen förutsättningarna för att göra offentlighetsprincipen helt eller delvis tillämplig på kommunägda företag bli prövad. Av prop. 1975/76:160 om nya grundlagsbestämmelser angående allmänna handlingars offentlighet framgår att en sådan utredning skall tillsättas.

Kommunaldemokratiutredningen har sammanfattat sin syn på kommunala företag på följande sätt (SOU 1975:41, s. 373):

"Med hänsyn till de nackdelar som kommunägda företag kan innebära i fråga om insyn anser vi att en allmänt restriktiv hållning bör tillämpas när det gäller överföring av tidigare kommunal verksamhet till företagsform. Kommunägda företag kan emellertid vara motiverade även i framtiden inom vissa verksamhetsområden i kommuner och landsting. För att lösa uppgifter som är gemensamma för flera kommuner eller flera landsting är det ibland lämpligt att använda sig av företagsform. Det kan även vara fallet vid samarbete mellan kommuner och landsting."

Denna utredning vill ansluta sig till bedömningen och vill därför framhålla att samverkan mellan landstingskommunen och primärkommunerna också kan organiseras genom aktiebolag. I normalfallet synes dock kommunalförbundsformen böra väljas.

I de fall då huvudmannaskapet för den lokala och regionala trafikförsörjningen utövas genom ett för ändamålet bildat kommunalförbund kan man i viss utsträckning tillgodogöra sig de fördelar som är förknippade även med aktiebolaget som samverkansform.

Detta kan - som förut antytts - ske genom att ett för själva driften av trafikrörelsen särskilt bolag tillskapas. I detta bolag ägs samtliga aktier av kommunalförbundet. För att undvika allt för många verkställighetsnivåer kan det då vara lämpligt att den styrelse, som enligt kommunalförbundslagen måste finnas hos kommunalförbundet, tillika utgör styrelse i driftbolaget.

Förslaget till en normalmodell för organisationen kan därmed sammanfattas på följande sätt. (Jmf avsnitt 12.2 och 12.5, där vissa problem i anslutning till genomförandet av huvudmannaskapet diskuteras.)

I alla län utom Stockholms och Gotlands län utövas huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg m.m. gemensamt av landstingskommunen och primärkommunerna i länet. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman för trafikförsörjningen och i Gotlands län Gotlands kommun.

Huvudmannaskapet kan utövas genom för ändamålet bildat aktiebolag eller kommunalförbund.

I fråga om beslutsordningen gäller vad som föreskrivs i aktiebolagslagen eller kommunalförbundslagen. Dock förutsätts i fråga om aktiebolag, att den dispositiva bestämmelsen i aktiebolagslagen innebärande begränsning av rösträtten för enskilda aktieägare inte tillämpas utan ersätts med en möjlighet att rösta efter det faktiska aktieinnehavet.

I alla län utom Stockholms, Gotlands, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län äger landstingskommunen hälften av aktiekapitalet, resp. tillsätter hälften av antalet förbundsfullmäktige. Primärkommunerna äger, resp. tillsätter den andra hälften. Den primärkommunala andelen fördelas mellan primärkommunerna i förhållande till invånarantalet.

I Malmöhus län äger landstingskommunen, Malmö kommun och övriga primärkommuner tillhopa vardera en tredjedel av aktiekapitalet resp. tillsätter vardera en tredjedel av antalet förbundsfullmäktige. Den till övriga primärkommuner hänförliga tredjedelen fördelas mellan dessa i förhållande till invånarantalet.

I Göteborgs och Bohus län äger landstingskommunen en fjärdedel av aktiekapitalet resp. tillsätter en fjärdedel av antalet förbundsfullmäktige. Göteborgs kommun äger hälften av aktiekapitalet resp. tillsätter hälften av antalet förbundsfullmäktige. Den återstående fjärdedelen fördelas mellan övriga primärkommuner i förhållande till invånarantalet.

I kommunalförbundsordningen, resp. i konsortialavtalet regleras också hur underskottet i rörelsen skall fördelas

Utredningen vill här hänvisa till kapitel 8 och 12 i betänkandet, där den tekniska utformningen av fördelningen närmare diskuteras. Med hänsyn till att sättet att fördela underskottet har ett nära samband med de kommunala intressenternas olika grad av inflytande i verksamheten kan det emellertid redan i detta sammanhang vara lämpligt att ange vissa huvudprinciper. Följande fördelningsprincip föreslås därför som en normalordning.

I alla län utom Stockholms och Gotlands län uppdelas underskottet i en landstingskommunal och en primärkommunal hälft. Den primärkommunala hälften fördelas på primärkommunerna med hänsyn till trafikarbetet i resp. kommun.

I Malmöhus och Göteborgs och Bohus län fördelas den landstingskommunala hälften mellan landstingskommunen och Malmö resp. Göteborgs kommun i proportion till skatteunderlagets storlek i landstingskommunen och i Malmö, resp. Göteborgs kommun.

I Stockholms län och i Gotlands län åvilar underskottet landstingskommunen resp. primärkommunen ensam.

I de län där det interkommunala samarbetet sker i bolagsform är det bolagsstämman som väljer styrelse. Med kommunalförbund som samverkansform är det kommunalförbundsfullmäktige som utser styrelsen.

Någon närmare reglering av proceduren vid valet av styrelse är i och för sig inte nödvändig utöver bestämmelserna i kommunallagarna och aktiebolagslagen. Utredningen har emellertid funnit att en helt fri tillämpning av majoritetsprincipen skulle kunna få vissa mindre lämpliga konsekvenser ur allmändemokratisk synpunkt. En sådan följd skulle kunna vara att de mindre kommunerna blir helt utestängda från att få representanter i styrelsen. Särskilt om man väljer aktiebolaget som samverkansform finns också risk för att styrelsen skulle få en partipolitisk sammansättning som starkt avviker från den i länet rådande. Anledningen härtill är att vid bolagsstämman endast ett ombud för landstingskommunen och för varje primärkommun är röstberättigat. En viss partipolitisk snedfördelning kan emellertid också uppstå om kommunalförbundet väljs genom att de mindre kommunerna bara får utse ett fåtal - i vissa fall kanske bara en - fullmäktige.

Utredningen vill därför föreslå som en normalmodell att styrelsen utses genom ett nomineringsförfarande, i vilket å ena sidan landstingskommunen och å den andra primärkommunerna tillsammans deltar. I Malmöhus och Göteborgs och Bohus län får i en sådan ordning de landstingsfria kommunerna Malmö och Göteborg själva nominera sina kandidater till styrelsen.

I konsortialavtal, resp. kommunalförbundsordning skulle därvid följande regler kunna föreskrivas:

Inför valet av styrelse - dock ej Malmöhus och Göteborgs och Bohus län - nominerar landstingskommunen hälften av styrelseposterna och primärkommunerna hälften.

I Malmöhus län nominerar landstingskommunen en tredjedel av styrelseposterna, Malmö kommun en tredjedel och övriga primärkommuner en tredjedel.

I Göteborgs och Bohus län nominerar landstingskommunen en fjärdedel av styrelseposterna, Göteborgs kommun hälften och övriga primärkommuner en fjärdedel.

Förbundsfullmäktige resp. bolagsstämman skall vid styrelsevalet följa den nominering som föreslagits av resp. valberedning.

För att primärkommunerna - exklusive Malmö och Göteborg - tekniskt skall kunna nominera sina kandidater till styrelsen måste en för kommunerna gemensam valberedning finnas. Såsom en sådan kan lämpligen Svenska kommunförbundets länsavdelning fungera, varvid bör beaktas att i Malmöhus och i Göteborgs och Bohus län, Malmö kommun, resp. Göteborgs kommun själva nominerar sina kandidater till styrelsen. Det bör därvid ankomma på länsavdelningen att själv bestämma om nomineringen skall ske på avdelningens möte eller kan delegeras till styrelsen. Följande regel skulle kunna gälla vid nomineringen:

Vid primärkommunernas nominering bör den i landstinget rådande partipolitiska fördelningen vara vägledande.

I de fall avtal slutits mellan huvudmän för trafiken om att ett periodkort, som gäller i det ena länet, också skall gälla för resor inom det andra

länet eller del därav, kan det vara lämpligt att ledamot i det ena länets styrelse adjungeras i det andra länets styrelse och vice versa.

Vid ett fördjupat interkommunalt samarbete över länsgränsen innebärande att två län inte enbart samverkar vad gäller periodkortets giltighet utan också löser trafikförsörjningen gemensamt, måste ett för de båda länen gemensamt kommunalförbund eller aktiebolag bildas.

Frågan om vid vilken tidpunkt det för landstingskommunen och primärkommunerna gemensamma huvudmannaskapet för trafikförsörjningen i resp. län bör vara etablerat i form av ett kommunalförbund eller aktiebolag behandlas i kapitel 12. I det avsnittet diskuteras också olika tänkbara utvecklingsstadier vad gäller huvudmannens trafikansvar.

8 PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV DRIFTS-UNDERSKOTT I TRAFIKRÖRELSEN

8.1 Inledning

I en ordning där primärkommunerna och landstingskommunen i ett län ansvarar för den kollektiva trafiken erfordras regler för avräkning mellan parterna av det ekonomiska resultatet. Kollektivtrafikens ekonomiska resultat kan visa antingen driftsunderskott, vilket innebär behov av täckning, eller driftsöverskott, vilket antingen fonderas eller återbetalas till de kommunala huvudmännen.

Ett regionalt gällande rabattsystem beräknas enligt kalkylen i kap. 10 medföra driftsunderskott i trafikrörelsen. För att fördela detta mellan parterna behövs särskilda avräkningsregler. Dessa regler kan som framgår av det följande utformas på flera olika sätt.

8.2 Avräkningsregler

Följande alternativa grunder för fördelning av driftsunderskott i den kollektiva trafiken är tänkbara vid ett gemensamt huvudmannaskap. Fördelning efter

- Skatteunderlag
- Befolkningsunderlag
- Trafikproduktion
- Ekonomiskt resultat

8.2.1 Fördelning efter skatteunderlag

Denna fördelningsprincip baseras på att andelen av det totala täckningsbehovet utgår efter respektive kommuns ekonomiska förutsättning genom skatteunderlag. Varje kommuns andel av bidraget görs direkt proportionell till andelen av det totala skatteunderlaget i regionen.

Skatteunderlagsprincipen har sina främsta fördelar bl.a. i det enkla beräkningsförfarandet som även kan medföra att informationskraven i fråga om ekonomisk redovisning för delar av verksamheten t.ex. i form av resandestatistik, linje- och/eller månadsvis, kan hållas på en lägre ambitionsnivå. Principen kan också anses vara acceptabel ur solidaritetssynpunkt.

En nackdel kan dock vara att det ej tas någon hänsyn till variationer i efterfrågan och utbud av trafiktjänster eller varierande produktionsbetingelser inom olika delområden inom regionen. Detta blir framför allt märkbart i trafikområden med en ojämn befolkningsfördelning och bebyggelsestruktur.

En strikt tillämpning av principen kan därför vara mindre lämplig i sådana områden.

8.2.2 Fördelning efter befolkningsunderlag

Denna fördelningsprincip baseras på att respektive kommun tillskjuter en andel till ett driftsunderskott motsvarande befolkningsandelen inom regionen. Principen får i stort samma fördelningseffekt som skatteunderlagsprincipen. Hänsyn tas dock ej till variationer i inkomstnivå räknat per capita mellan kommunerna. Efterfråge- och kostnadsaspekterna beaktas ej heller i denna fördelningsprincip.

Att fördela driftsunderskottet efter befolkningsunderlag har liksom skatteunderlagsprincipen sina främsta fördelar i det enkla beräkningssystemet och ur solidaritetssynpunkt. Nackdelen jämfört med föregående princip ligger främst i att hänsyn ej tas till variationer i skattekraft mellan kommunerna.

8.2.3 Fördelning efter trafikproduktion

Fördelningsprincipen baseras på att resp. kommuns täckningsbidrag görs proportionellt mot det utbud i form av trafikproduktion som kommuninvånarna erbjuds. Ett lämpligt mått på utbud kan i detta sammanhang vara antalet producerade vagnkilometer under en given tidsperiod.

Grundprincipen kan varieras på ett flertal olika sätt genom att t.ex. använda olika indelningsgrunder för olika slag av trafik. Man kan också beakta skillnader i produktionskostnader i olika delar av regionen. En tredje möjlighet är att använda ett annat mått på trafikproduktionens volym såsom vagntimmar.

Denna fördelningsprincip har sin främsta fördel i att varje kommun kommer att få svara för den del av det totala driftsunderskottet som är betingad av produktionsstorleken. Genom detta anpassas i princip varje kommuns andel av underskottet till den eventuella variation i standard på trafikutbudet som kan föreligga. Ur administrationssynpunkt är detta förfaringssätt något mer komplicerat än ovan redovisade fördelningsprinciper. En nackdel kan också vara att täckningsbidragets storlek kan påverkas av trafikproduktion som är betingad mer av det geografiska läget i ett trafikområde än av transportbehovet inom kommunen.

8.2.4 Fördelning efter ekonomiskt resultat

Denna fördelningsprincip utgår från att kommunens andel av det totala driftsunderskottet baseras på det ekonomiska resultatet för trafiken inom resp. kommun. Principen innebär att varje linje måste studeras ur lönsamhetssynpunkt. För en linje som har hela sin sträckning inom en kommun kommer ett eventuellt underskott att i

sin helhet belasta denna kommun. För linje med sträckning genom flera kommuner får en uppdelning göras av resor och produktion mellan resp. delområde för att en kostnads- och intäktsrelation skall kunna erhållas för varje kommun som berörs. Fördelningsprincipen innebär att både utbuds- och efterfrågesidan beaktas vid fördelningen av det totala täckningsbehovet inom trafikområdet.

Systemets främsta fördelar torde vara att lönsamheten i varje enskild kommun beaktas, dvs. varje kommun får stå för den skillnad mellan kostnader och intäkter som uppstår i trafiken inom kommunen samt att andel av totala subventionen härigenom även blir i viss utsträckning beroende av trafikproduktionens volym.

Ur administrativ synpunkt är metoden att betrakta som den mest komplicerade och stora mät- och definitionsproblem föreligger om denna princip skall kunna fungera tillfredsställande. Svårigheter uppstår främst vid intäktsberäkningarna för varje kommun, då information erfordras om hur stor del av intäkten i en viss reskombination som skall föras till resp. kommun i de fall resan berör två eller flera kommuner. Stora krav får härvid ställas på den tekniska utrustningen för avgiftshantering för att en beräkning skall vara möjlig att genomföra med god precision.

8.3 Överväganden och förslag

Enligt direktiven har utredningen att behandla frågan om fördelning av underskott i trafikrörelsen som kan uppstå vid införande av regionalt gällande rabatter. Av vad som redovisats i föregående kapitel framgår att ett rabattsystem i form av regionalt gällande periodkort beräknas medföra ett intäktsbortfall i trafikrörelsen som ej kan täckas genom intäkter i rörelsen, varför bidrag erfordras.

Valet av form för efter vilken princip det erforderliga driftsbidraget skall tillskjutas trafikrörelsen är beroende av valet för huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken. I kap. 7 föreslås ett gemensamt huvudmannaskap för landstingskommunen och samtliga primärkommuner inom ett län, varför valet av fördelningsprincip utgår från detta.

Fördelningen av det belopp som behövs för att täcka ett driftsunderskott är beräkningsmässigt relativt enkel vid endera av principerna skatteunderlag eller befolkning. Dessa fördelningsprinciper är framför allt användbara när det föreligger en likvärdig trafikeringsstandard och taxesättning inom trafikområdets alla delar. En nackdel ligger dock i att möjligheterna till lokala förändringar i trafiken är begränsade då samtliga kommuner solidariskt får svara för förändringarna i det ekonomiska utfallet.

En fördelningsprincip baserad på trafikproduktionen inom olika delar av regionen har den fördelen att olika önskemål om en god trafikförsörjning och om för trafikanterna gynnsamma taxesystem kan balanseras av ett kostnadsansvar för trafiken. En kommun som t.ex. önskar få sitt trafikutbud förbättrat har möjlighet att få igenom detta hos det gemensamma förvaltningsorganet, eftersom kostnaden för standardhöjningen kommer att åvila just den kommunen.

Administrativt är principen relativt enkel att tillämpa då fördelningen av täckningsbehovet baseras på en i förväg bestämd trafikproduktion i resp. kommun. En viss justering av huvudregeln bör dock tillämpas genom att genomgående linjer som ej direkt berör enskild kommun ej skall medräknas i kommunens andel av trafikproduktionen. En viss ojämnhet i fördelningen kan också uppstå genom att en kommun med

centralt läge i trafikområdet kan erhålla en större trafikvolym på genomgående linjer från mera perifert belägna områden än vad som är betingat av transportbehoven i just den egna kommunen. För att i någon mån undvika detta kan man införa tilläggsregler om maximikostnad, t.ex. beräknat per invånare och kommun.

I vissa fall kan det också vara lämpligt att basera fördelningen av underskottet på trafikutbudet enbart under veckodagarna måndag-fredag, detta för att undvika den snedfördelning som skulle uppstå om även helgtrafiken till attraktiva friluftsområden skulle medräknas.

Även fördelningsprincipen enligt ekonomiskt resultat har vissa fördelar. En sådan är att man får en högre grad av kostnadsanpassning än vid någon av ovanstående nämnda fördelningsprinciper. Sålunda har man möjlighet att beakta alla lokala förändringar av trafikproduktionen genom att det ekonomiska resultatet av dessa kommer att ersättas av resp. berörd kommun. Metoden är dock administrativt mycket komplicerad och därmed också kostsam varför det är tveksamt om de ökade kostnaderna verkligen motsvaras av en i lika hög grad ökad precision. Bland annat kan pekas på att metoden i praktiken erfordrar att det genomförs regelbundna intervjuundersökningar på linjenätet - minst en gång per avräkningsperiod vid oförändrat trafikutbud och linjenät - för att erhålla en resmåls- och bosättningsfördelning som underlag för fördelning av intäkter. Vid fördelning av kostnader är bilden än mer komplicerad då förutom ovan nämnd information även erfordras en detaljerad information rörande trafikproduktionen i fråga om vad som är hänförbart till resp. kommun. Utredningen finner därför denna princip mindre lämplig vid fördelning på parterna av driftsunderskottet i trafikrörelsen.

Vid valet mellan övriga fördelningsprinciper vill utredningen förorda som en normalmodell en kombination av de båda principerna fördelning enligt skatteunderlag och fördelning enligt trafikproduktionens storlek i resp. kommun. Detta innebär att underskottet fördelas i en landstingskommunal hälft och en primärkommunal hälft. Undantag får då göras i Stockholms län och Gotlands län. I det förstnämnda länet är landstingskommunen ensam huvudman och någon fördelning på primärkommuner är där inte möjlig. I Gotlands län är som framgår av kap. 7 Gotlands kommun ensam huvudman för trafikförsörjningen.

I övriga län fördelas den primärkommunala hälften på primärkommunerna med hänsyn till trafikarbetet i resp. kommun. Den landstingskommunala hälften fördelas på invånarna genom landstingsskatten.

Visst undantag får därvid göras i Malmöhus och Göteborgs och Bohus län med hänsyn till att Malmö och Göteborgs kommuner inte ingår i resp. landstingskommun. I dessa båda län föreslås att den landstingskommunala hälften fördelas mellan landstingskommunen och Malmö, resp. Göteborgs kommun i proportion till skatteunderlagets storlek i landstingskommunen och i Malmö resp. Göteborgs kommun. Den primärkommunala hälften fördelas på samma sätt som i övriga län, där ett gemensamt huvudmannaskap i form av ett aktiebolag eller kommunalförbund finns.

Det gemensamma landstings- och primärkommunala huvudmannaskapet innebär att ett solidariskt kostnadsansvar sker till den del som motsvarar den landstingskommunala andelen av det totala täckningsbehovet. Fördelningsprincipen blir för denna del enligt skatteunderlaget i landstingskommunen och därigenom erhålls en regio-

nalt utjämnande effekt. Genom att välja en fördelning enligt trafikproduktion för den primärkommunala andelen erhålls möjlighet att i viss utsträckning få en differentierad fördelning mellan olika primärkommuner och därigenom en högre grad av kostnadsansvar för lokala variationer i trafikutbudet.

Ett avräkningssystem enligt ovan bör trots att det är en kombination av två fördelningsprinciper vara enkelt att administrera för huvudmannen.

I avsnitt 12.5 diskuteras ytterligare hur den föreslagna normalmodellen för fördelning av underskott verkar i olika län. Redogörelsen bygger därvid på detaljerade beräkningar för kommunerna i Malmöhus och Västerbottens län med utgångspunkt i olika utvecklingsstadier hos huvudmannens trafikansvar.

9 PRINCIPER FÖR TAXESÄTTNING INOM KOLLEKTIV PERSONTRAFIK

9.1 Principer och riktlinjer

Grundläggande för vilka prinicper som skall tillämpas vid inrättandet av en taxa är olika krav och allmänna förutsättningar som resenären, trafikföretaget och samhället kan ha. Val av system och avgiftsnivå blir ofta en avvägning mellan de olika intressenternas krav och önskemål. I det nedanstående ges några exempel på olika målsättningsområden.

- De kollektiva transporternas roll i samhället ur teknisk, ekonomisk, miljömässig och social synpunkt, totalt och speciellt med avseende på prissättningsaspekten.

- Prissättningens betydelse vid avvägningen mellan kollektiva och individuella transportmedel.

- Priset på kollektiva transporter relativt skattesystemet.

- Avgiftsfinansieringen av kollektiva transporter i relation till andra sektorer.

- Krav på viss grad av kostnadstäckning för verksamheten via avgifter.

- Krav på att taxesättningen skall vara likformig och uppfattas som rättvis i denna mening.

I det följande redovisas olika möjligheter till en teknisk konstruktion av ett taxesystem. Prissättningsproblematiken kommer att behandlas närmare i kap. 10.

9.2 Färdbevis

Rätten att bruka det kollektiva transportmedlet erhåller resenären genom att erlägga en fastställd avgift. Beviset härför erhåller resenären genom en kvittens som i detta sammanhang kallas färdbevis. Färdbevisen standardiseras vanligen till två typer, som definieras på följande sätt:

Biljett: Färdbevis giltigt för en resa på viss angiven linje/trafikområde och ej knutet till viss person eller tidsperiod. Makuleras vid användandet. (Tur- och returbiljett och s.k. klippkort består alltså av ett antal biljetter.)

Periodkort: Färdbevis giltigt för ett obegränsat antal resor med en geografisk och tidsmässig avgränsning. Färdbeviset är personligt och makuleras ej vid användandet.

Taxesystemen i den kollektiva trafiken inom Sverige innehåller vanligen båda typerna av färdbevis, ofta med olika differentieringsgrunder för resp. typ.

9.3 Taxesystem

Den tekniska konstruktion för utnyttjande av den kollektiva trafikens tjänster kan ske efter endera av två huvudprinciper:

- enhetlig taxesättning
- differentierad taxesättning

9.3.1 Enhetlig taxesättning

Enhetlig taxesättning, enhetstaxa, innebär inom kollektivtrafik att den resande betalar en avgift för varje resa som är helt oberoende av resans längd inom taxeområdet. Enhetstaxa i strikt bemärkelse innebär att inte heller någon annan differentieringsgrund tillämpas. Här används dock begreppet enhetstaxa enligt ovanstående

definition. Skattefinansierad taxa, eller som den populärt kallas, "nolltaxa", kan betraktas som ett specialfall av enhetlig taxesättning, och innebär att någon avgift inte avkrävs trafikanten vid resan utan trafikföretagets verksamhet finansieras helt med samhälleliga medel.

Fördelarna med enhetstaxan är att den är enkel ur avgiftshanteringssynpunkt både för resenären och trafikutövaren. Även ur informationsteknisk synpunkt innebär också en enhetstaxa väsentliga fördelar.

Bland nackdelarna som brukar anföras kan nämnas att taxan ej är kostnadsanpassad. En följd av detta kan bli svårigheter att erhålla en hög kostnadstäckning utan relativt höga avgiftsnivåer för korta och medellånga resor. För långa resor erhålls i motsvarande grad en relativt sett låg avgiftsnivå.

9.3.2 Differentierad taxa

En differentiering av en taxa kan ske efter olika grunder, t.ex.

a) geografiskt användningsområde
b) kvantitet
c) användningssätt
d) tid
e) kategori
f) kvalitet

Här skall i första hand redovisas differentiering efter geografiskt användningsområde. De övriga differentieringsgrunderna kommer endast att behandlas översiktligt.

En taxedifferentiering efter geografiskt användningsområde kan ske efter två alternativa principer, ytzontaxa eller längdzontaxa.

Ytzontaxan karakteriseras av att trafikområdet delas in i ett antal zoner, delområden, varefter avgiften görs beroende av det antal zoner resan berör. Längdzontaxan karakteriseras av att linjerna delas in i längdenheter, delsträckor, varefter avgiften görs beroende av det antal delsträckor resan berör.

Ytzonernas resp. längdzonernas storlek, antal och koppling till avgiften är i regel avhängigt den anpassning till reslängden som eftersträvas i olika kombinationer. Gränserna bör dras med hänsyn till naturliga gränser i terrängen, samband mellan bostads- och serviceområden, nödvändiga intäkter, speciellt prioriterade områden av andra skäl, t.ex. trafikpolitiska eller anpassning till geografiska resmönster.

En fördel med en ytzontaxa jämfört med enhetstaxa är att en något bättre kostnadsanpassning är möjlig. Det kan också framhållas att det är lättare att informera om ett fåtal fasta gränser i en ytzontaxa än om det större antal gränser som längdzontaxan ger.

Nackdelarna med ytzontaxan i relation till enhetstaxan ligger främst på informationssidan samt i de svårigheter som kan erhållas vid placering av gränserna mellan de olika zonerna. Bl.a. kan svårigheterna med gränsdragningarna innebära att en kort resa som passerar en zongräns kostar väsentligt mer än en lång resa som ej passerar en zongräns. Nackdelarna i relation till längdzontaxan är att ytzontaxan i regel ger en grövre indelning av trafikområdet och därmed en mindre differentiering av reslängd.

Längdzontaxan (delsträckstaxan) karakteriseras av att linjerna delas in i längdenheter, vilket i sin extremaste form kan ge en exakt bestämning av reslängden. Genom en stark differentiering erhålls

möjlighet till en långt gående anpassning till reslängd och ianspråktagna resurser. I praktiken måste indelningen oftast ske genom bestämning av avståndet mellan hållplatser eller taxeområden.

Fördelen med längdzonsystemet ligger i den långt gående anpassning av prissättningen som kan ske efter marknadens önskemål, vilket bl.a. ur företagets synpunkt innebär större möjlighet till optimering av intäkterna under givna förhållanden. Ur rättvisesynpunkt erhålls större möjligheter att eliminera de gränsproblem som kan uppstå vid ett ytzonsystem i fråga om pris kontra reslängd. Vid ett litet antal avgiftssteg kan systemet ha fördelar genom att gränspassageproblemen försvinner samtidigt som en viss grad av reslängdsanpassning ändock görs samt att samma pris tas ut oavsett belägenhet i trafiksystemet.

Nackdelarna med längdzontaxan ligger främst i de informationsproblem som uppstår framför allt i samband med stora trafikområden. Längdzontaxan förutsätter därför i praktiken ett manuellt avgiftshanteringssystem då den tillämpas i stora trafikområden.

De olika konstruktionerna av taxesystem har generellt vissa grundläggande principer vilka exemplifieras i bilaga 5. I denna redovisas respektive taxesystem dels utan omstigningsrätt och dels med "fri" omstigning. Den senare formen innebär att byte till annan linje får ske inom taxeområdet utan att någon tilläggsavgift utgår.

Ett system utan taxemässig omstigning är enkelt ur hanteringssynpunkt. Linjevis statistik är också lättare att erhålla än då taxemässig omstigningsförmån medges. Systemet kan möjliggöra varierande pris per avståndsenhet på olika linjer. En väsent-

lig nackdel är dock att krav på direktlinjer alltid kan väntas bli resta.

System med taxemässiga omstigningsförmåner medför i princip väsentligt ökade svårigheter av hanteringsteknisk natur, beroende på nödvändigheten av att på färdbevisen registrera vissa uppgifter. Den väsentliga fördelen med ett sådant system ligger emellertid däri, att man med ett taxemässigt omstigningssystem erhåller betydligt större frihet i linjesträckning m.m.

Av de redovisade taxeprinciperna tillämpas enhetstaxa i ett flertal städer både i Sverige och utomlands. Taxeformen förekommer f.n. företrädesvis i mindre trafikområden och då med avgiftsfri omstigning, dvs. den erlagda avgiften gäller för hela resan inom trafikområdet. Exempel inom Sverige är Karlskrona, Landskrona, Lund, Uddevalla m.fl. (Se även taxeförteckning i bilaga 5.)

Andra former av enhetstaxa med begränsningar i omstigningsrätten tillämpas utomlands. Enhetstaxa utan omstigningsrätt mellan linjerna är vanligt i USA och Canada, där det s.k. "Exact fare"-systemet (betalning med jämna pengar) har fått ett uppsving på grund av den ökade risken för rån. Systemet utgör det enklaste självbetjäningssystemet och innebär att man lägger på trafikanten att alltid ha rätt avgift eller polletter till hands. Föraren har ingen växelkassa och myntboxen är pansrad för att skyddas mot åverkan.

Ytterligare en speciell form av enhetstaxa med begränsad omstigningsrätt tillämpas bl.a. i Sovjet. I princip innebär det systemet att enhetstaxa tillämpas för resp. trafikeringsform, vilket innebär att olika enhetsavgifter gäller för tunnelbana resp. spårvägar, buss och trådbuss. Någon avgiftsfri omstigningsrätt mellan de olika trafikeringsformerna förekommer ej.

Enhetstaxan tillämpas vanligen antingen i kombination med enhetsavgifter både för biljett- och periodkortssystemet eller endast på periodkortssystemet i kombination med differentierad längdberoende avgiftssättning på biljettsystemet.

Ytzontaxan är mindre vanlig som taxeform än enhets- och längdzontaxan. Inom Sverige förekommer olika former av ytzontaxa framför allt i lokaltrafikområden av typ Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Helsingborg m.fl. Ytzontaxans tillämpning utgör ett försök att med bibehållande av enkelheten i taxesystemet skapa en viss kostnadsanpassning av avgifternas storlek. Ytzonernas utformning inom trafikområdet kan ske efter olika principer, t.ex. som i Malmö och Göteborg där zongränserna sammanfaller med kommungränserna inom trafikområdet eller som i Helsingborg och Jönköping där zongränsernas placering baserats på grundval av resavstånd från kommuncentrum. Inom Storstockholms Lokaltrafiks trafikområde tillämpas en speciell form av ytzontaxa, s.k. sektortaxa, för resor där avgiften erläggs med biljett. Sektorsystemet, som innebär att ytzonsystemet även har radiellt gående zongränser, utgör en längre gående anpassning av taxesystemets avgifter till reslängd än vad ett renodlat ytzonsystem gör.

Den vanligaste taxeformen, längdzontaxa eller delsträckstaxa, ger den högsta graden av kostnadsanpassning av avgiftssättningen. Taxeformen förekommer inom lokaltrafik i mindre tätorter och är med undantag av Stockholms län praktiskt taget helt dominerande inom landsbygdstrafik. Flertalet av dessa trafikutövare tillämpar längdzontaxan för alla typer av färdbevis för att därigenom erhålla likvärdiga differentieringsmöjligheter för såväl biljetter som periodkort. Exempel på trafikutövare som tillämpar längdzontaxa på detta sätt är Statens Järnvägars järnvägs- och busstrafik, Postverkets

diligenstrafik, GDG Biltrafik AB m.fl. Den s.k. referenstaxan för lokal landsbygdstrafik utgör också ett exempel på tillämpning av längdzontaxa.

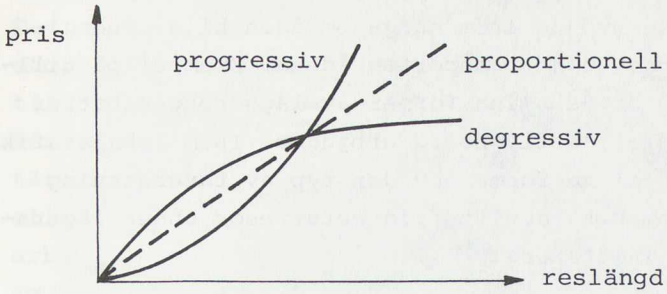
Differentiering efter kvantitet görs i allmänhet efter två huvudprinciper, resfrekvens och/eller reslängd.

Differentiering efter resfrekvens sker i allmänhet genom att olika förköpsformer av flera resor ges en attraktivare prissättning än köp av enstaka resor. För färdbevis av typ biljetter förekommer detta system i form av olika rabatthäften, t.ex. Stockholms Lokaltrafiks och Göteborgs Spårvägars rabatthäften, för köp av kuponger eller vid köp av 10-resors kort, t.ex. Postverkets diligenstrafik och SJ. I denna differentieringsform förekommer i allmänhet ingen direkt begränsning av tiden för utnyttjande av biljetterna.

Systemet med prisbilliga periodkort, som ju också skall ses som en form av kvantitetsrabatt, är däremot knutet till en kalenderperiod, månad eller år. I gengäld tillåter dessa periodkort ett obegränsat antal resor under den aktuella giltighetsperioden. Motiven för att differentiera efter resfrekvens är ofta målgruppsbaserade, av typ inriktning på bostad - arbetsresor och/eller en strävan att öka "köptroheten" till systemet. Möjlighet till differentiering efter kvantitet kan utnyttjas både i ett enhets- och reslängdsberoende taxesystem.

Differentiering med avseende på reslängd kan ske genom antingen progressiv eller degressiv taxesättning. Med progressiv taxa förstås att prisökningen är proportionellt större än reslängdsökningen. I praktiken kan man ej genomföra en sådan taxa. Den förekommer egentligen endast i specialfallet proportionell taxa, dvs. rent proportionell mot reslängden. I annat fall kan re-

senären kringgå en progressiv taxa genom återupprepade biljettinköp under resans lopp.



En degressiv taxesättning innebär att priset per kilometer minskar med ökad reslängd. Motiveringen för denna typ av taxesättning är att varje resenär "belastas" med en fast kostnad för att ta i anspråk trafiksystemets tjänster och en rörlig del som görs längdberoende. De allra flesta taxor som är reslängdberoende görs degressiva (jfr taxeförteckning i bilaga 5).

En degressiv taxekonstruktion erhålls också om man i en proportionell taxa tillämpar en maximiavgift (Stor-Stockholms Lokaltrafiks sektortaxa) och/eller en grundavgift som sätts högre än priset per reslängdsenhet.

Differentiering efter användningssätt förekommer ytterst sällan på grund av svårighet att taxetekniskt särbehandla resenärer med avseende på deras syfte med resan. Det kan egentligen endast sägas vara möjligt på linjer med en helt homogen trafikantgrupp. I praktiken söker man uppnå syftet indirekt genom att utnyttja andra differentieringsprinciper, t.ex. genom att periodkort ger lägre reskostnader för trafikanter med hög resfrekvens.

Underlaget för att taxemässigt differentiera med avseende på tid görs oftast med utgångspunkt från en prissättningsmetod, s.k. "peak-load pricing". Denna innebär att man diskriminerar mellan tid-

punkter med låg resp. hög kapacitetsutnyttjandegrad. Detta innebär alltså att man låter prissättningen spegla belastningsgraden på systemet. Denna prissättningsmetod används inom många områden bl.a. energiförsörjnings- och transportområdena. Exempel på tillämpningar är de olika former av lågsäsongsrabatter som SJ och olika flygbolag erbjuder. Inom lokaltrafik förekommer olika former av den typ av taxesättning t.ex. genom s.k. avgiftsfria returresor under lågtrafikperiod i Göteborg.

De nattaxor som tillämpas vid ett flertal trafikföretag kan också ses som en taxedifferentiering över tiden. Principen för denna differentiering kan dock ej sägas vara "peak-load pricing".

Taxedifferentiering efter kategori sker ofta på andra grunder än de rent företagsekonomiska. Metoden innebär att olika målgrupper kan avgränsas klart och därigenom ges särbehandling t.ex. skolungdom och pensionärer. Flertalet trafikutövare tillämpar någon form av differentiering efter kategori, t.ex. genom särskilda barnavgifter, pensionärskort etc.

Taxesättning baserad på skillnader i kvalitet görs i allmänhet efter marknadsmässiga bedömningar och/eller en kostnadsanpassning av avgiftssättningen. Denna typ av differentiering kan exemplifieras genom klassindelning i järnvägstrafiken och inom lokaltrafik i form av den särskilda expressbusstrafiken som sker till vissa större flygplatser.

9.4 Överväganden och förslag

En utgångspunkt vid övervägandet av utformningen av ett regionalt gällande taxesystem har för utredningen varit taxesystemets geografiska omfattning. I kap. 6 har redovisats överväganden och förslag innebärande att utredningen har stannat för att nuvarande länsindelning med några undantag bör utgöra grund för den

geografiska omfattningen av ett regionalt gällande rabattsystem.

Ett taxesystem omfattande ett så relativt sett stort trafikeringsområde innebär hänsynstagande till olika krav betingade av såväl olika trafikeringsförutsättningar inom trafikområdet, t.ex. tätortstrafik jämfört med landsbygdstrafik, som olika trafikantgruppers krav och önskemål, t.ex. arbetsresor jämfört med resor till olika former av kommersiell service. Dessa krav tillsammans med de inledningsvis nämnda principiella riktlinjerna ger en antydan om att ett taxesystem kan vara differentierat på en mängd olika sätt. Självfallet kan ett avgiftssystem som skall tillämpas i praktiken inte vara alltför differentierat eftersom det kan medföra höga systemkostnader och därmed vara ineffektivt.

Ett minimikrav på utformningen av ett taxesystem är att man lätt skall ha tillgång till information om avgifterna innan man genomför en resa. En annan rimlig utgångspunkt är också att man tillgodoser kravet på en likformig taxesättning inom hela trafikeringsområdet genom att tillämpa samma taxa för alla linjer som berörs och för olika trafikantgrupper med likvärdiga förutsättningar.

Om man utgår från att en regions kollektivtrafik skall utgöra ett integrerat system, vilket följer av utredningens överväganden i kap. 6 och 7, bör även taxesystemet gällande inom regionen innefatta möjlighet till fri omstigning mellan olika linjer.

En avgiftsfri omstigningsrätt innebär såväl ur resenärens som trafikutövarens synvinkel betydande fördelar. Resenärens möjligheter till fritt val av färdväg oberoende av linjedragning ökar och trafik-

utövaren kan samtidigt erhålla samordningsfördelar med avseende på trafikens uppläggning. Till detta kan sägas att en avgiftsfri omstigningsrätt ansluter till den praxis som tillämpas i flertalet fall.

Införande av regionalt gällande taxesystem innebär också möjligheter till en ökad tillgänglighet för den enskilde då regionalt gällande rabattering av reskostnaden underlättar att nå olika former av aktiviteter genom en kollektiv trafikservice. Dagens avgiftsnivåer innebär att reskostnaden - framför allt då med avseende på regionala resor - kan uppgå till betydande belopp för den enskilde redan för enstaka resor. En regionalt gällande rabattering bör därför inriktas på att taxesystemet även skall innefatta någon form av enhetlig prissättning, vilket väl ansluter till tankegångarna i direktiven:

"Allmänt kan också hävdas att det förhållandet att tidsåtgången för arbets- och serviceresor etc. i betydande utsträckning varierar för olika grupper av människor inom ett område inte rimligen bör återspeglas i motsvarande skillnader i reskostnader. Tvärtom motiverar allmänhetens krav på någorlunda likvärdiga villkor att en rimlig utjämning sker av dessa kostnader."

En lämplig form för att tillgodose detta är att det regionalt gällande taxesystemet innefattar ett regionalt gällande periodkort till enhetspris berättigande till obegränsat antal resor med avgiftsfri omstigningsrätt under viss tidsperiod.

Utredningen finner att ett periodkort, lämpligen avseende perioden en månad, väl tillgodoser de krav som kan uppställas på en lämplig utformning av ett taxesystem innebärande en rimlig utjämning av reskostnaderna inom en region. Ett regionalt gällande periodkortssystem tillgodoser kraven på likformighet i taxesättningen, enkelhet ur såväl informations- som hanteringssynpunkt samt medger möjligheter till avgiftsfri omstigningsrätt mellan olika linjer.

Taxesamordningen inom regionen bör också vara möjlig att även omfatta ett samordnat system avseende kontantbiljetter. Utformningen av detta bör dock betingas av de olika förutsättningar, inte minst av teknisk art, som föreligger inom varje region.

Ett regionalt gällande periodkortssystem bör också i en del fall kunna kompletteras med en viss differentiering av taxesystemet genom införande av lokalt gällande periodkort. Denna typ av differentiering av periodkortssystemet bör framför allt vara betingad av förekomsten av redan befintliga periodkort inom olika tätortstrafikområden eller av andra speciella krav med hänsyn till trafikstrukturen inom regionen. Ett lokalt gällande periodkort, vars geografiska giltighet lämpligen sammanfaller med primärkommunens område, bör om man finner det lämpligt att införa, efter beslut av den gemensamme huvudmannen, tillämpas inom hela trafikområdet som ett komplement till det regionala periodkortet. Dessa frågor behandlas ytterligare i kap. 10 och 12.

10 EFFEKTER AV ETT PERIODKORTSSYSTEM

Införandet av ett regionalt gällande periodkortssystem får en lång rad konsekvenser såväl för samhället som för det enskilda hushållet. En given följd är ändrade intäktsförhållanden för trafikföretagen. Denna fråga belyses senare i detta kapitel, dels för de båda undersökningslänen Malmöhus och Västerbottens län, dels mera översiktligt för landet som helhet.

En annan följdeffekt är en bättre samordning av trafikutbudet med ett klart utpekat gemensamt ansvar för trafikförsörjningen på lokal och regional nivå. Fördelarna med en sådan samordning av trafikutbudet inom länen har av utredningen bedömts vara så stora att utredningen, vilket framgått av kapitel 7, föreslagit att det i varje län skall finnas en för den lokala och regionala trafikförsörjningen ekonomiskt och politiskt ansvarig huvudman.

10.1 Reskostnader

Den för de enskilda trafikanterna kanske mest påtagliga konsekvensen av periodkortssystemet är ändrade reskostnader. Kommitténs uppdrag har enligt direktiven gällt att en prissättning skall eftersträvas som medverkar till att de kollektiva transportmedlen i ökad utsträckning kommer till användning.

I det följande ges för de olika länen exempel på vad ett generellt gällande rabattsystem skulle innebära i form av sänkta reskostnader. Med hänsyn till att rabattsystemet åtminstone inledningsvis har helt olika verkningar för de hushåll som disponerar bil och för de bilösa hushållen lämnas först en beskrivning av

hushållens bilinnehav. Som bakgrund till exemplifieringen av de ändrade reskostnaderna vid ett periodkortssystem analyseras också reskostnadernas nuvarande andel i hushållsbudgeten.

10.1.1 Hushållens bilinnehav

I KOLT:s betänkande (SOU 1975:47) om kollektivtrafik i tätort framgår att de som har tillgång till bil i flertalet fall har en klart överlägsen förflyttningsstandard om man jämför med den standard som kollektivtrafiken kan erbjuda. Många gånger är tillgången till bil en förutsättning för att arbetsplats- och serviceutbud skall kunna nås. Utvecklingen på stadsbyggnadsområdet ökar behovet av bil för att klara transporterna. Det framgår också att kostnaderna för denna högre standard är betydande. Kostnaderna tar en stor andel av hushållens ekonomiska resurser i anspråk.

Totalt sett för landet saknade år 1975 ca 36 % av hushållen tillgång till bil[1)]. Om varje hushåll skulle disponera en bil skulle antalet bilar behöva öka med 1,1 miljoner, dvs. med över 40 %.

Tillgängliga uppgifter visar att bilinnehavet är ojämnt fördelat (tabell 10.1).

Tabell 10.1 visar bl.a. att ensamstående i stor utsträckning saknar tillgång till bil. Ca 70 % av alla hushåll med endast en förälder saknade bil. Det kan vidare konstateras att antalet bilar per hushåll också i grupperna sammanboende är lågt under förutsättning att det är flera vuxna individer, som var och en har transporter att utföra.

---

1) Statistiska centralbyrån, statistiska meddelanden, P. 1976:3.

Tabell 10.1 Förekomst av bil inom olika hushållstyper år 1969

Antal hushåll	Hushållstyp	Andel hushåll med bil %	Antal bilar/ hushåll i genomsnitt
879 800	Ensamstående utan barn	19	0,2
60 000	Ensamstående med barn	29	0,3
773 300	Sammanboende; två vuxna utan barn	57	0,6
687 500	Sammanboende; två vuxna med barn	84	0,9
296 200	Sammanboende; tre el. flera vuxna utan barn	80	1,1
214 500	Sammanboende; tre el. flera vuxna med barn	85	1,1
180 000	Övriga hushåll	40	0,5
3 091 700	Samtliga hushåll	55	0,6

Källa: Statistiska centralbyrån 1971

Tabell 10.2, som bygger på en hushållsundersökning från oktober 1975 visar att bilinnehav har ett klart samband med inkomsten. I de lägre inkomstklasserna är det mindre vanligt att äga bil. I gruppen med 20 000 - 30 000 kr i inkomst är det ungefär lika vanligt att äga bil som att inte göra det. I de högre inkomstgrupperna är det endast 10 - 20 % av hushållen som inte äger bil.

Tabell 10.2 Hushållens bilinnehav oktober 1975

	Bruttoinkomst, tkr						
	0-10	10-20	20-30	30-40	40-60	60-100	100-
Äger bil, %	25,5	31,6	51,9	70,1	82,1	89,5	87,4
Äger ej bil, %	74,5	68,4	48,1	29,9	17,9	10,5	12,6

Källa: Statistiska meddelanden, P. 1976:3.

Om transportsystemet utformas med utgångspunkt i att varje hushåll skall disponera minst en bil skulle detta innebära att antalet bilar skulle behöva öka mest i de medelstora och största tätorterna, dvs. där biltrafiken redan föranleder stora problem. I tabell 10.3 visas ett räkneexempel på hur ett dylikt tillskott till hushållens bilägande skulle fördelas. Tabellen baseras på en specialbearbetning av folk- och bostadsräkningen år 1970.

Tabell 10.3 Nödvändig ökning av antalet bilar för att samtliga hushåll skall äga minst en bil. Ökningen är fördelad på kommungrupper. Uppgifterna avser år 1970.

Kommungrupp	Nödvändig ökning av antalet bilar
Stockholmsregionen	300 000
Göteborgsregionen	125 000
Malmö-, Lund-, Trelleborgsregionen	78 000
Större tätorter[a)]	351 000
Övriga kommunblock[b)]	380 000
	1 234 000

a) Kommunblock med lokalt mer än 90 000 invånare, inom en cirkel med radien 30 km runt kommunens centralort. Omfattar 77 kommunblock.

b) Omfattar 154 kommunblock.

Källa: Expertgruppen för regional utredningsverksamhet 1974, SOU 1974:1

Av tabellen framgår att nära 70 % eller drygt 850 000 bilar skulle tillkomma i de större tätorterna om varje hushåll skulle äga en bil.

En sådan ökning av bilbeståndet framstår inte som särskilt sannolik. Stora grupper av hushållsindi-

viderna är och kommer därför sannolikt också förbli helt beroende av kollektivtrafiken för sina arbetsresor men också för att få tillgång till olika former av offentlig och privat service.

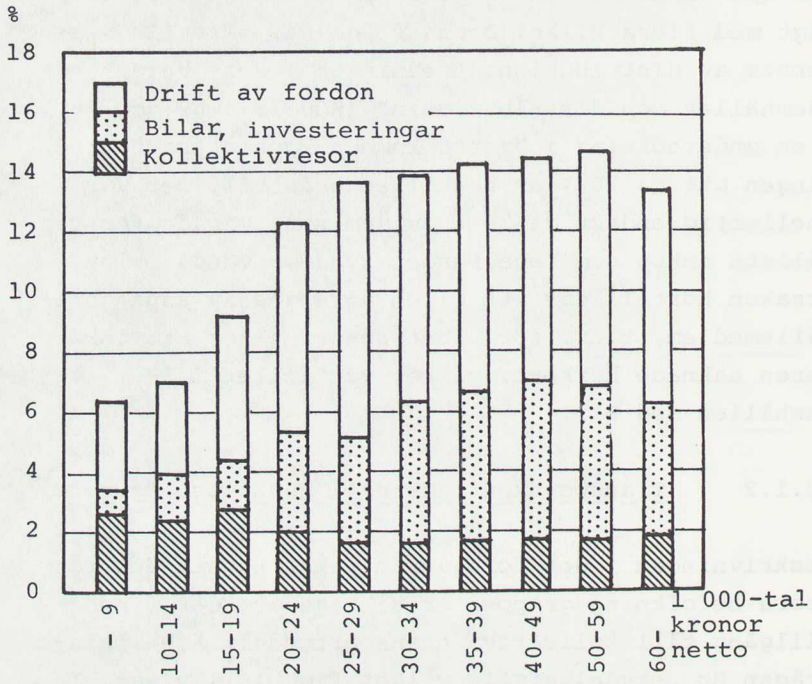
Det är visserligen så att Sverige har en internationellt sett mycket hög biltäthet. I de hushåll där det finns mer än en vuxen är det dock mera ovanligt med flera bilar. Denna fråga har särskilt studerats av distributionsutredningen i dess betänkande "Samhället och distributionen" (SOU 1975:69 och 70). I en undersökning i Örebro kommun konstaterar utredningen att ca 70 % av hushållen hade bil. Det var emellertid endast ca 30 % av dem som svarade för hushållets inköp som regelbundet kunde använda bilen. Orsaken härtill var att bilen användes av annan hushållsmedlem, t.ex. för arbetsresor, eller att inköparen saknade körkort, vilket var fallet i 30 % av hushållen med bil.

10.1.2 Transportkostnaderna i hushållsbudgeten

Beskrivningen i det föregående pekar på att det för stora befolkningsgrupper är viktigt att det finns tillgång till kollektiva transportmedel. Även prisfrågan är betydelsefull, vilket fig. 10.1 visar. I diagrammet har hushållens nettoinkomst fördelats på tre konsumtionsområden, nämligen drift av fordon, investeringar i bilar och kollektivresor. Staplarna anger den andel av inkomsten som går till de tre utgiftsområdena. Totalt sett stiger resekonsumtionen med stigande inkomst. I de lägre inkomstgrupperna är det en väsentligt mindre del av nettoinkomsten som används för resor. Det omvända gäller emellertid för kollektivresorna. Den andel av nettoinkomsten som går till sådana resor är något större i de lägre inkomstgrupperna än i de högre. I hushåll med låga inkomster svarar utgifterna för kollektivresor för en väsentlig del av de totala utgifterna för resor. En rabattering av kollektivresor kommer alltså -

relativt sett - i första hand låginkomsttagare till godo.

Fig. 10.1 Procentuell andel av hushållens totala nettoinkomst som används för drift av fordon, investeringar i bilar och kollektivresor



Källa: SCB, hushållsbudgetundersökningen 1969, SM P 1971:9

Behovet av rabatterade kollektivresor bör också ses mot bakgrunden av med vilken expansionstakt resandet har ökat i landet. Antalet personkilometer har sålunda femfaldigats sedan år 1950. Denna stora ökning torde inte enbart vara ett resultat av generellt sett ökade hushållsinkomster. Den beror sannolikt också på en rad andra faktorer som den enskilde individen endast delvis eller inte alls förmår påverka, såsom växande koncentration av arbetsplatser och olika serviceinrättningar.

Vid planering av t.ex. serviceutbud på nationell, regional och lokal nivå bestäms ofta dimensioneringen och lokaliseringen av olika enheter utifrån rent företagsekonomiska effektivitetskriterier och kostnadskalkyler. Konsumenternas kostnader (eller andra uppoffringar) kommer lätt i skymundan. Räknat för en längre tidsperiod är det för varje hushåll i landet fråga om ett betydande antal resor tur och retur mellan å ena sidan bostaden eller arbetsplatsen och å andra sidan serviceinrättningar och servicecentra på olika nivå. Dessa enskilda personförflyttningar genererar omfattande trafik och sammanlagt är det fråga om ett stort transportarbete, som på detta sätt utförs inom den privata sektorn i samhället. I ett samhällsekonomiskt perspektiv måste det framstå som en angelägen uppgift att ta hänsyn till och beakta den privata sektorns transportkostnader.

Frågan har som nämnts studerats av distributionsutredningen, som konstaterar att antalet butiker med fullständigt sortiment av livsmedel och andra dagligvaror gått ner från ca 22 000 år 1963 till ca 10 500 år 1974, således med ca 1 000 enheter per år. Minskningen var i absoluta tal störst i början av perioden men den är alltjämt betydande och synes komma att fortsätta om förutsättningarna inte förändras.

Av distributionsutredningens olika förslag kan här särskilt nämnas att den kollektiva transportapparaten bör bättre anpassas till dagligvaruköp för att tillgodose behovet av tillgänglighet till butik.

Även i ERU:s betänkande "Produktionskostnader och regionala produktionssystem" (SOU 1974:3) finns exempel på hur serviceutbudets lokalisering inom ett glesbygdsområde påverkar individernas tran-

sportarbete. Beräkningarna har bl.a. baserats på valda åldersgruppers geografiska fördelning inom en kommun och besöksfrekvenserna för sådan service som öppen sjukvård, kommersiell dagligvaruservice och lågstadieskolor. Vidare grundas beräkningarna på försiktiga antaganden om färdhastigheter, kilometerkostnader och tidskostnader.

Ett exempel avser dagligvaruservice i Vindelns kommun som har ca 7 600 invånare. Med dagens serviceutbud och dess lokalisering bär kommunens invånare tillsammans transportkostnader på ca 533 000 kronor per år mycket lågt räknat. Om antalet utbudspunkter fortsätter att minska och en reducering skulle ske från nuvarande fjorton till sju, ökar transportkostnaderna till ca 1 216 000 kronor per år.

I betänkandet visas också att konsumenternas transportkostnader för att nå övrig kommersiell service än dagligvaruservice uppgår till betydande belopp.

Den öppna sjukvården har inom ERU studerats inom Västerbottens län som har 233 500 invånare. Befolkningens egentliga transportkostnader för att nå sjukvårdsutbudet uppgår i dagens läge till lågt räknat 12,6 miljoner kronor per år. Ingen hänsyn har därvid tagits till kostnader för restiden, terminalkostnader och väntetider. Kostnaderna kan antas öka väsentligt vid en regional koncentration av länets sjukvård. Som exempel kan anföras att vid en indragning av en enda distriktssköterskeetjänst inom Vindelns kommun transportarbetet inom kommunen skulle öka med 186 000 personkilometer, vilket motsvarar en transportkostnad på lågt räknat 84 000 kronor per år.

Dessa exempel visar hur en koncentration av samhällelig och kommersiell service, som i och för sig kan vara motiverad, t.ex. för att höja kvaliteten i serviceutbudet, leder till betydande kostnadsökningar för konsumenterna. I ERU:s huvudbetänkande "Orter i regional samverkan" (SOU 1974:1) används härvid benämningen "övervältringskostnader" för att beskriva effekten av det ökade transportarbete som åsamkas hushållen för att nå olika former av service.

Det är bl.a. mot bakgrund av dessa kostnadsökningar som behovet av regionalt gällande trafikrabatter skall ses.

10.1.3 Exempel på ändrade reskostnader vid ett regionalt gällande periodkortssystem

I detta avsnitt ges exempel på den reskostnadsminskning som erhålls för vissa trafikanter om ett regionalt gällande periodkort införs. Priset på kortet har därvid för enkelhetens skull antagits vara detsamma i samtliga regioner, nämligen 75 kronor per månad. Kortet gäller för regionala och lokala resor inom resp. län.

Vid prisjämförelsen har antagits att resenären gör 1, 2, 5 eller 20 t.o.r.-resor per månad. Vid 1 och 2 resor har antagits att han i nuläget köper vanlig t.o.r.-biljett, medan han vid 5 resor per månad använder någon form av partibiljett, t.ex. "10-kort" vid resa med SJ. Vid 20 resor per månad utnyttjas månadskort om sådant finns, i annat fall partibiljett. För avstånd över 99 km, enkel resa, har dock inte någon prisjämförelse gjorts i förhållande till månadskort, eftersom det bedömts vara mindre vanligt att någon på sådana avstånd gör ett större antal resor per månad.

Prisjämförelserna åskådliggörs i tabell 10.4, som innehåller ett stort antal regionala resrelationer, fördelade med tre per län. Resträckorna har på grundval av de regionala trafikplanerna utvalts så att de representerar olika avståndsklasser, räknat i km, och att därvid mera högfrekventa resrelationer i länen ingår i resp. grupp.

Tabellen visar att avsevärda reskostnadsminskningar erhålls för dem som i nuläget gör 20 t.o.r.-resor per månad, t.ex. för att resa till och från arbetet.

Detta gäller även mera kortväga resor, såsom Alvesta - Växjö, Lund - Malmö, Kungälv - Göteborg, Trollhättan - Vänersborg samt Kumla - Örebro. Reskostnadsminskningen blir för dessa relationer mellan 44 och 65 kronor per månad[1].

Bland mera högfrekventa resrelationer på något längre avstånd där reskostnadsminskningen blir ännu större kan nämnas:
Finspång - Norrköping, Linköping - Norrköping, Nässjö - Jönköping, Ronneby - Karlskrona, Trelleborg - Malmö, Skara - Skövde, Karlskoga - Örebro, Sala - Västerås, Boden - Luleå.

För dessa resrelationer blir kostnadsminskningen ca 110 - 135 kronor per månad.

I ungefär hälften av de angivna resrelationerna lönar det sig att köpa 75-kort även om man bara gör två resor per månad. I vissa län räcker det att man reser en gång per månad för att 75-kortet

---

1) Prisjämförelsen avser juli 1975. De taxehöjningar som vidtagits sedan dess medför att reskostnadsminskningarna blir ännu större än vad som framgår av tabell 10.4.

Tabell 10.4 Jämförelse mellan nuvarande respriser (juli 1975) och ett regionalt gällande periodkort

Ressträcka	Antal km	Respris juli 1975			Reskostnadsminskning vid 75-kort vid			
		t.o.r. biljett	5 t.o.r. partibiljett	Månadskort	1 t.o.r. resa/månad	2 t.o.r. resor/månad	5 t.o.r. resor/månad	Jämfört med månadskort eller motsv.
Enköping-Uppsala (buss)	47	19:20	48:-	-	-	-	-	117:-
Tierp-Uppsala (buss)	60	36:-	165:-	285:-	-	-	90:-	210:-
Östhammar-Uppsala (buss)	69	44:-	187:-	316:-	-	13:-	112:-	241:-
Oxelösund-Nyköping (buss)	13	8:-	38:50	105:-	-	-	-	30:-
Katrineholm-Nyköping (buss)	65	26:-	108:-	220:-	-	-	33:-	145:-
Eskilstuna-Nyköping (tåg)	90	74:-	197:-	320:-	-	73:-	122:-	245:-
Finspång-Norrköping (buss)	31	23:-	101:-	204:-	-	-	26:-	129:-
Åtvidaberg-Linköping (buss)	37	27:-	113:-	220:-	-	-	78:-	145:-
Norrköping-Linköping (tåg)	46	28:-	119:-	212:-	-	-	44:-	137:-
Nässjö-Jönköping (tåg)	44	26:-	107:-	198:-	-	-	32:-	123:-
Vetlanda-Nässjö (buss)	47	33:-	138:-	253:-	-	-	63:-	178:-
Gislaved-Jönköping (buss)	75	46:-	199:-	332:-	-	17:-	124:-	257:-
Alvesta-Växjö (tåg)	18	11:60	51:-	119:-	-	-	-	44:-
Tingsryd-Växjö (buss)	44	30:-	126:-	237:-	-	-	51:-	162:-
Ljungby-Växjö (buss)	62	42:-	176:-	300:-	-	12:-	101:-	225:-
Nybro-Kalmar (tåg)	29	18:-	77:-	163:-	-	-	2:-	88:-
Borgholm-Kalmar (buss)	40	27:-	113:-	220:-	-	-	38:-	145:-
Västervik-Kalmar (buss)	143	79:-	356:-	464:-	4:-	83:-	281:-	x
Slite-Visby (buss)	37	27:-	113:-	220:-	-	-	78:-	145:-
Hemse-Visby (buss)	51	36:-	152:-	268:-	-	-	77:-	193:-
Fårösund-Visby (buss)	58	40:-	165:-	285:-	-	5:-	90:-	210:-
Ronneby-Karlskrona (buss)	28	20:-	86:-	185:-	-	-	11:-	110:-
Karlshamn-Karlskrona (tåg)	69	38:-	163:-	266:-	-	1:-	88:-	191:-
Sölvesborg-Karlskrona (tåg)	100	48:-	216:-	347:-	-	21:-	141:-	x

x = orealistisk jämförelse

Tabell 10.4 (forts.)

Ressträcka	Antal km	Respris juli 1975			Reskostnadsminskning vid 75-kort vid			
		t.o.r. biljett	5 t.o.r. partibiljett	Månadskort	1 t.o.r. resa/månad	2 t.o.r. resor/månad	5 t.o.r. resor/månad	Jämfört med månadskort eller motsv.
Hässleholm-Kristianstad (tåg)	30	18:-	77:-	163:-	-	-	2:-	88:-
Simrishamn-Kristianstad (buss)	75	40:-	181:-	302:-	-	5:-	106:-	227:-
Åstorp-Kristianstad (tåg)	83	43:-	189:-	307:-	-	11:-	114:-	232:-
Lund-Malmö (tåg)	17	11:60	51:-	119:-	-	-	-	44:-
Trelleborg-Malmö (buss)	30	22:-	91:-	191:-	-	-	16:-	116:-
Helsingborg-Malmö (tåg)	72	39:-	172:-	279:-	-	3:-	97:-	204:-
Laholm-Halmstad (buss)	23	18:-	75:-	168:-	-	-	-	93:-
Hyltebruk-Halmstad (buss)	50	33:-	138:-	253:-	-	-	63:-	178:-
Varberg-Halmstad (buss)	74	46:-	199:-	332:-	-	17:-	124:-	257:-
Kungälv-Göteborg (buss)	17	13:-	52:-	140:-	-	-	-	65:-
Uddevalla-Göteborg (tåg)	89	44:-	197:-	320:-	-	13:-	122:-	245:-
Strömstad-Göteborg (tåg)	181	86:-	387:-	569:-	11:-	97:-	312:-	x
Trollhättan-Vänersborg (buss)	14	11:-	44:-	120:-	-	-	-	45:-
Åmål-Vänersborg (buss)	88	44:-	176:-	310:-	-	13:-	101:-	235:-
Borås-Vänersborg (tåg)	107	51:-	230:-	373:-	-	27:-	155:-	x
Skara-Skövde (buss)	27	20:-	86:-	185:-	-	-	11:-	110:-
Lidköping-Skövde (buss)	49	33:-	138:-	253:-	-	-	63:-	178:-
Habo-Skövde (tåg)	80	41:-	181:-	294:-	-	7:-	106:-	219:-
Kristinehamn-Karlstad (tåg)	41	26:-	107:-	198:-	-	-	32:-	123:-
Arvika-Karlstad (tåg)	68	38:-	163:-	266:-	-	1:-	88:-	191:-
Sysslebäck-Karlstad (buss)	182	64:-	256:-	-	-	53:-	181:-	x

x = orealistisk jämförelse

Tabell 10.4 (forts.)

Ressträcka	Antal km	Respris juli 1975			Reskostnadsminskning vid 75-kort vid			
		t.o.r. biljett	5 t.o.r. partibiljett	Månadskort	1 t.o.r. resa/månad	2 t.o.r. resor/månad	5 t.o.r. resor/månad	Jämfört med månadskort eller motsv.
Kumla-Örebro (tåg)	18	11:60	51:-	119:-	-	-	-	44:-
Karlskoga-Örebro (buss)	47	28:-	112:-	210:-	-	-	37:-	135:-
Hällefors-Örebro (buss)	88	42:-	168:-	290:-	-	9:-	93:-	215:-
Surahammar-Västerås (buss)	26	19:20	80:-	177:-	-	-	5:-	102:-
Sala-Västerås (tåg)	38	22:-	95:-	184:-	-	-	20:-	109:-
Fagersta-Västerås (tåg)	73	39:-	172:-	279:-	-	3:-	97:-	204:-
Falun-Borlänge (buss)	20	13:-	52:-	140:-	-	-	-	65:-
Mora-Borlänge (tåg)	104	50:-	225:-	360:-	-	25:-	150:-	x
Sälen-Borlänge (buss)	203	76:-	-	-	1:-	77:-	305:-	x
Sandviken-Gävle (buss)	25	16:-	64:-	160:-	-	-	-	85:-
Bollnäs-Gävle (tåg)	98	48:-	216:-	347:-	-	21:-	141:-	272:-
Hudiksvall-Gävle (tåg)	141	68:-	306:-	464:-	-	61:-	231:-	x
Sollefteå-Kramfors (buss)	43	30:-	126:-	237:-	-	-	51:-	162:-
Ånge-Sundsvall (buss)	100	56:-	254:-	410:-	-	37:-	179:-	x
Sollefteå-Sundsvall (tåg)	170	79:-	356:-	530:-	4:-	83:-	281:-	x
Krokom-Östersund (buss)	20	9:-	40:50	115:-	-	-	-	40:-
Strömsund-Östersund (tåg)	120	56:-	252:-	398:-	-	37:-	177:-	x
Funäsdalen-Östersund (buss+tåg)	217	119:-	536:-	-	44:-	163:-	461:-	x
Vännäs-Umeå (tåg)	31	20:-	86:-	172:-	-	-	11:-	97:-
Lycksele-Umeå (buss)	128	64:-	280:-	413:-	-	53:-	205:-	x
Tärnaby-Umeå (buss)	360	140:-	-	-	65:-	205:-	625:-	x
Boden-Luleå (tåg)	36	22:-	95:-	184:-	-	-	20:-	109:-
Jokkmokk-Boden (buss)	139	61:30	-	-	-	47:60	231:50	x
Kiruna-Luleå (tåg)	304	140:-	630:-	-	65:-	205:-	555:-	x

x = orealistisk jämförelse

skall medföra en reskostnadsminskning. Bland sådana resor kan nämnas Västervik - Kalmar, Strömstad - Göteborg, Sälen - Borlänge och Sollefteå - Sundsvall. I de mera ytstora länen blir på längre avstånd ett 75-kort ännu mycket billigare än vad en enda t.o.r.-biljett kostar. Besparingen blir vid resa mellan Funäsdalen och Östersund 44 kronor samt mellan Tärnaby och Umeå och mellan Kiruna och Luleå 65 kronor.

Till de i tabell 10.4 redovisade reskostnadsminskningarna skall sedan i vissa fall läggas de utgiftsminskningar som erhålls för resenärer som använder sig av en lokal trafiklinje före och/eller efter den regionala resan. En månadskortsresenär mellan t.ex. Lund och Malmö får alltså dels en kostnadsminskning på 44 kronor för den regionala resan mellan de båda orterna men kan också göra en besparing på 40 kronor per månad om han åker lokalt i Malmö och eventuellt ytterligare 40 kronors besparing om han åker lokalt även i Lund.

Eftersom periodkortet gäller för obegränsat antal resor per månad inom hela länet kan dessutom reskostnadsminskningar erhållas vid resor till andra orter i trafikområdet än till Malmö, resp. Lund.

10.2 Ändrade intäktsförhållanden för trafikföretagen

De företagsekonomiska konsekvenserna avseende främst förändring av intäkter vid införandet av ett regionalt gällande rabattkort har kalkylerats för Malmöhus län och Västerbottens län. Den kollektiva trafiken inom varje län har därvid antagits tillhöra en och samma företagsekonomiska enhet för respektive län. De två länen har valts för att representera två helt skilda typer av län med avseende på bosättningsstruktur, trafikunderlag, kollektivtrafik etc. De kan såtillvida anses rep-

resentera exempel på "tätorts" - respektive "glesbygdslän".

Intäktskalkylen är inriktad på att redovisa de förändringar som uppstår av den totala intäkten via avgifter, då taxesystemet förändras. Kalkylen visar förändringar i resvolym med anledning av ändrad prisnivå, som i detta fall innebär införande av ett regionalt gällande enhetstaxekort. Kalkylerna redovisar också konsekvenserna vid varierande avgiftsnivå.

10.2.1 Beräkningsunderlag

Underlaget för beräkningarna utgörs av i huvudsak följande material

- En enkätundersökning rörande allmänhetens resvanor och attityder i de två länen. Undersökningen har utförts av statistiska institutionen vid Umeå universitet i samarbete med statistiska centralbyrån.

- Reslängdsundersökning, som utförts av statistiska institutionen, Umeå universitet.

- Kalkylmaterial från Statens Järnvägar, GDG Biltrafik AB, Postverkets diligenstrafik, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Busstrafikförbundet samt vissa andra trafikföretag.

- Sammanställning av uppgifter ur ansökningar om statsbidrag för olönsam busstrafik (Bussbidragsnämnden).

- Enkät till samtliga länsstyrelser rörande omfattningen av linjetrafik med buss i resp. län.

- Trafikplaneringsutredningen; de regionala trafikplanerna för resp. län.

- Taxeutredningar

Företagsstatistiken avser år 1974. Något samlat material för år 1975 beräknas ej föreligga förrän hösten 1976, varför beräkningarna genomförts på material från år 1974.

10.2.2 Beräkningsmetodik

Till grund för intäktsanalyserna har legat det beräkningsunderlag, som redovisats i avsnitt 10.2.1. Kortfattat kan själva beräkningsmetodiken beskrivas på följande sätt. En utförligare redovisning görs i bilaga 6. Kalkylen har genomförts i de två undersökningslänen på ett gruppindelat material. Gruppindelningen har baserats på en uppdelning med avseende på typ av boendeort, reslängd och transportmedel.

Utgående från ett nuläge (1974) har förändringarna vid införandet av ett regionalt gällande periodkort med prislägen varierande mellan 50 - 100 kronor per månad beräknats med avseende på nytt intäktsläge och resvolym. Priser för övriga färdbevis har i flertalet fall hållits oförändrade.

För hela landet har länsvis den totala intäkten från avgifter för personbefordran i linjetrafik för lokala och regionala resor (exkl. järnväg) tagits fram. Därefter har gjorts en jämförelse med de två undersökningslänen Malmöhus och Västerbotten med avseende på taxornas konstruktion, prisnivå samt företags- och resandestruktur i resp. län. För varje län, med undantag av Stockholms län, har beräknats intäktsförändringen vid införande av ett regionalt månadskort till priset 50 kronor alternativt 75 och 100 kronor per månad.

I kalkylen har antagits en viss relation mellan den relativa volymförändringen föranledd av prisförändringen och den relativa prisförändringen - förhållandet brukar uttryckas i form av en koefficient, priselasticiteten. Taxans inflytande på resvanorna har tidigare redovisats i kap. 3. Med hänvisning till bl.a. de i detta kapitel redovisade resultat av tidigare utförda taxereformer har priselasticitetskoefficienten i de gjorda kalkylerna satts till 0,5 om ej annat nämnts. En förändring av koefficienten från 0,5 till 0,2 resp. 0,8 ger i kalkylen en förändring av det totala intäktsbortfallet med cirka $\pm$ 15 procent.

Förutom ovanstående kalkyl har också genomförts överslagsmässiga beräkningar av kostnaderna (intäktsförändringen) för införandet av lokala månadskort i varje kommun i kombination med ett regionalt periodkort samt kostnaderna för att det regionala periodkortet även skall gälla på viss järnvägstrafik. Främst avses därvid lokala och regionala resor med persontåg. Då dessa åtgärder enligt givna förutsättningar för ovanstående kalkyler är att betrakta som frivilliga åtgärder för resp. huvudman och dessutom uppvisar betydande regionala variationer, anges endast ett för hela landet framräknat belopp för resp. åtgärd. Dessa kostnader skall betraktas som maximala kostnader för hela landet för det fall samtliga områden inför lokala månadskort i varje kommun och låter de regionala periodkorten även gälla i viss järnvägstrafik.

10.2.3 Malmöhus och Västerbottens län, trafikförhållanden i utgångsläget

10.2.3.1 Trafikrörelsernas resultat

En beräkning ger följande resultat vad avser den kollektiva busstrafikens totala kostnader och intäkter i de två undersökningslänen, exklusive statliga och/eller kommunala bidrag. Tågtrafiken har särbehandlats på grund av svårigheter att särredovisa kostnader för respektive län.

Tabell 10.5 Malmöhus län, busstrafik

Trafikföretag	milj. kronor Kostnader	Intäkter	Resultat
Lokaltrafik	75,4	49,7	./. 25,7
Landsbygdstrafik	27,4	25,6	./. 1,8
Totalt	102,8	75,3	./. 27,5

Tätortstrafiken utgörs huvudsakligen av trafikrörelserna i Malmö, Helsingborg och Lund medan landsbygdstrafikens omfattning domineras av SJ busstrafik.

Trafikproduktionen inom länet var 1974 ungefär 25 milj. vagnkilometer, varav ungefär 75 % utfördes inom de tre stora tätortskommunerna Malmö, Helsingborg och Lund.

Skillnaden i driftsresultat mellan tätortstrafiken och landsortstrafiken avspeglar också den skillnad som föreligger mellan resp. trafiktyp såväl i fråga om taxesättning som trafikutbud. I tätortstrafiken tillämpas en lokal enhetstaxa för periodkort, vars priser ligger omkring 40 - 50 kronor per månad, medan det i landsbygdstrafiken tillämpas en taxa där avgiftens storlek är beroende av resans längd såväl för biljett- som periodkortsresor. I det senare fallet gäller också begränsningen att månadskorten endast gäller i "fasta" resrelationer.

Tabell 10.6 Västerbottens län, busstrafik

Trafikföretag	milj. kronor Kostnader	Intäkter	Resultat
Lokaltrafik	7,0	5,4	./. 1,6
Landsbygdstrafik	34,7	21,3	./.13,4
Totalt	41,7	26,7	./.15,0

Den rena tätortstrafiken inom länet bedrivs i huvudsak inom Umeå kommun och i viss utsträckning även inom Skellefteå kommun. Den största andelen av landsbygdstrafiken ombesörjs av postverkets diligenstrafik. Till skillnad från Malmöhus län är antalet trafikutövare mycket stort inom landsbygdstrafiken i Västerbotten, ca 100 st. Av samtliga trafikföretag i länet svarar dock enbart 4 st. för cirka 75 procent av omsättningen i den totala trafiken, såväl lokaltrafik som landsbygdstrafik. Trafikproduktionen i länet var 1974 ungefär 16 milj. vagnkilometer, varav 47 procent utfördes inom de större kommunerna Umeå och Skellefteå. Dock utgjorde den rena lokaltrafiken endast cirka 13 procent av den totala vagnkilometerproduktionen inom länet.

Den relativt sett låga kostnadsräckningsgraden i landsbygdstrafiken i länet jämfört med motsvarande trafik i Malmöhus län, speglar skillnaden i storlek på trafikområde och trafikunderlag. Dessutom bör noteras att en relativt sett stor andel av intäkterna i landsbygdstrafiken erhålles genom avgifter för olika former av godsbefordran. Taxans konstruktion är i princip av samma typ i lokaltrafik resp. landsbygdstrafik som i Malmöhus län.

10.2.3.2 Enkätundersökningen

I de två undersökningslänen Malmöhus och Västerbotten genomfördes parallellt med företags-

studien en enkätundersökning på ett urval av invånarna i länen. Syftet med undersökningen var att beskriva nuvarande resvanor, preferenser och attityder för olika trafikstandardfaktorer samt undersöka inställning till ett regionalt periodkort och inköpsbenägenhet vid olika prisnivåer på detsamma.

Här kommer endast i korthet att beröras delresultat som utnyttjats för bedömningar av olika faktorers inverkan på intäktskalkyleringens utfall. För en mer omfattande redovisning hänvisas till den presentation av enkätundersökningens resultat som görs i bilaga 3. I det följande redovisas färdbevisfördelning, resfrekvens, orsak till resan, möjligt alternativt transportmedel, preferenser av olika standardfaktorer samt bilisters och kollektivresenärers intresse av att köpa ett regionalt periodkort.

Tabell 10.7 Färdbevisfördelning

	Procentuell fördelning			
	Malmöhus län		Västerbottens län	
Biljettyp	Lokal-trafik	Landsbygds-trafik	Lokal-trafik	Landsbygds-trafik
Periodkort	33	23	11	11
Partibiljett[1)]	16	10	44	9
ToR-biljett	-	39	17	77
Enkel bilj.	57	28	28	1
Summa:	100	100	100	100

1) I regel 10 resor per inköp

Av redovisade fördelningar framgår att periodkortsandelen är högre i Malmöhus län än i Västerbottens län. Särskilt markant är också den höga andelen resor som görs med tur- och returbiljett i landsbygdstrafiken inom Västerbottens län.

Tabell 10.8 Resfrekvens, procentuell fördelning

Antal resor/mån[1)]	Tätort		Landsbygd			
			Malmöhus län		Västerbottens län	
	koll	bil	koll	bil	koll	bil
1- 6	22	15	57	34	70	41
7-12	12	13	8	10	10	10
13-18	11	6	2	6	3	6
19-24	48	53	27	40	17	35
25-30	6	9	5	7	-	5
31-	1	4	1	3	-	3
Summa:	100	100	100	100	100	100

I materialet föreligger klara skillnader i resfrekvens såväl mellan bilresor och kollektiva resor som mellan de två undersökningslänen. Fördelningarna kan också anses spegla det samband som föreligger mellan resfrekvens och olika orsaker till att resorna utföres. I kalkylen har materialet brutits ned ytterligare för att erhålla en bedömning av hur den kollektiva resfrekvensen fördelas på olika typer av färdbevis.

1) avser fram och återresa till bostaden

Tabell 10.9 Orsak till resan, procentuell fördelning

Typ av ärende	Malmöhus län Tätort	Malmöhus län Landsbygd	Västerbottens län Tätort	Västerbottens län Landsbygd
Arbete	63	42	49	37
Utbildning	7	5	3	6
Service	14	30	15	35
Rekreation	14	16	9	10
Övrigt	1	3	7	5
Vet ej	1	4	17	7
Summa:	100	100	100	100

Skillnader i fördelning, vad avser anledning till resan, föreligger främst mellan tätorter och landsbygd. Arbetsresorna som har högre frekvens dominerar framför allt i tätorterna, medan andelen serviceresor som har en lägre resfrekvens relativt sett, har en högre andel i landsbygdsresorna. Dessa förhållanden återspeglas även i den tidigare tabelluppställningen med resfrekvensfördelningarna.

I nedanstående tabeller redovisas alternativt färdsätt endast för dem som har bil eller buss som sitt nuvarande färdsätt, samt ett genomsnittligt värde för samtliga grupper.

Tabell 10.10 Tätort Malmöhus och Västerbottens län

Nuvarande färdsätt	Alternativt färdmedel Bil	Buss	Tåg	Cykel/MC	Övrigt	Saknas	Summa
Bil	-	63	3	12	9	12	100
Buss	22	-	1	35	19	22	100
Genomsnitt	10	36	2	19	15	18	100

Tabell 10.11 Malmöhus län landsbygd

Nuvarande färdsätt	Alternativt färdmedel						
	Bil	Buss	Tåg	Cykel/MC	Övrigt	Saknas	Summa
Bil	2	47	11	10	6	24	100
Buss	26	1	4	9	29	31	100
Genom-snitt	10	36	8	9	10	27	100

Tabell 10.12 Västerbottens län landsbygd

Nuvarande färdsätt	Alternativt färdmedel						
	Bil	Buss	Tåg	Cykel/MC	Övrigt	Saknas	Summa
Bil	5	34	3	12	6	40	100
Buss	29	-	3	5	36	27	100
Genom-snitt	12	26	3	10	13	36	100

Speciellt intressant är i detta sammanhang att kunna konstatera i vilken utsträckning bilisterna anser sig ha ett alternativ i form av kollektiv trafik, då i första hand busstrafik. I tätorterna är andelen ungefär två tredjedelar, i Malmöhus län landsbygd drygt hälften och i Västerbottens län landsbygd drygt en tredjedel.

Enkätundersökningen redovisar också intresset för att köpa ett regionalt månadskort gällande för resor inom hela länet. Periodkortets pris har varierats i enkäten mellan tre olika prisnivåer.

Av resultaten framgår att intresset för att kunna köpa ett regionalt gällande periodkort är relativt stort bland gruppen som för närvarande utnyttjar

bilen som sitt huvudsakliga färdmedel. Man kan också spåra ett visst samband mellan prisnivån och intresset för köp av periodkort. Detta framgår ännu tydligare i en uppdelning av materialet på olika områden, där det bl.a. framgår att något intresse inte alls föreligger i Malmöhus län i den högsta prisklassen.

Av undersökningen framgår också att av dem som säger sig vara intresserade av att köpa ett periodkort, också flertalet kommer att öka sin resfrekvens. De bilister, som förklarat att de ej kommer att köpa periodkort, motiverar detta främst med brister i de kollektiva förbindelserna.

Även bland dem som redan utnyttjar kollektiva färdmedel är intresset för att köpa ett regionalt gällande periodkort betydande och man kan även här spåra ett visst samband mellan intresset för periodkortet och priset på detsamma. Noteras kan också att även kollektivresenärer, som avser att köpa ett regionalt periodkort, förklarar att de i så fall kommer att öka sin resfrekvens.

I enkäten genomfördes också en studie av resenärernas preferenser av olika standardfaktorer med avseende på tillgänglighet, restid, väntetid, reskostnad, bekvämlighet och säkerhet.

Resultaten visar att de faktorer som värderas högst är de som kan anses ligga inom tillgänglighetsbegreppet. Dessa faktorer kan anses i relativt stor utsträckning bli tillgodosedda genom de anpassningar av det kollektiva trafikutbudet som föreslås i det regionala trafikplaneringsarbetet.

Efter tillgänglighetsfaktorerna värderas reskostnaderna som en viktig faktor som har inflytande på valet av färdmedel.

10.2.3.3 Resmönster

En särskild undersökning av resmönstret genomfördes parallellt med enkätundersökningen i de två undersökningslänen. Avsikten med denna kompletterande undersökning var bl.a. att redovisa reslängdsfördelningar med kollektiva färdmedel. Materialet från enkätundersökningen uppvisar ej några större skillnader jämfört med den särskilda reslängdsundersökningen.

En utförlig redovisning har lämnats av den senare i avsnitt 2.5.2, varför här endast görs en kort sammanfattning av enkätundersökningens resultat i detta avseende.

Den övervägande delen av den kollektiva trafiken är relativt kortdistant. Detta resmönster blir ännu mer markerat om man inkluderar tätortstrafiken. Mellan de två undersökningslänen föreligger dock en skillnad. Medelreslängden för en kollektiv resa är klart längre i Västerbottens län än för Malmöhus län, vilket också återspeglas i reslängdsfördelningarna. Då nuvarande taxesättning innebär en reslängdsberoende avgift så påverkas den enskilde individens respris i motsvarande grad. Det genomsnittliga priset per resa är därför högre i Västerbotten än i Malmöhus län.

10.2.4 Intäktskalkyl

Beräkningarna har genomförts för alternativa priser på ett regionalt gällande periodkort.

Kalkylen omfattar periodkortspriserna 50, 75 och 100 kronor per månad. I tätorterna har då bibehållits nuvarande kortpriser på de lokala periodkorten. För varje alternativ har dessutom analyserats effekten av förändringar i priskänslighetskoefficienten (jmf bilaga 6).

De redovisade intäkterna erhålls via avgifter för personresor i linjetrafik. Övriga intäkter i trafikrörelsen, t.ex. för skolskjutsar, beställningstrafik och godstrafik samt eventuella bidrag tillkommer alltså för att erhålla rörelsernas totala omsättning.

Nedan följer en kortfattad redovisning av det ekonomiska utfallet av alternativa taxor i Malmöhus och Västerbottens län. Förutom ändrade intäkter visas också konsekvenser på det kollektiva resandets volym, resfrekvens och färdbevisfördelning.

10.2.4.1 Malmöhus län

Med oförändrad biljettaxa, dvs. i princip enhetstaxa inom tätort och reslängdsberoende avgiftssättning i övrigt, blir intäktsförändringen vid införandet av ett regionalt periodkort enligt nedanstående tabeller. Redovisningen innehåller även utfall vid alternativa priskänslighetskoefficienter (e).

Tabell 10.13

Länskort	Intäktsförändring mkr/år	procent
50 kr	-10,9	-13,2
75 kr	- 6,9	- 8,4
100 kr	- 4,1	- 5,0

Kalkylen visar att intäktsbortfallet med bibehållet lokalt månadskort i tätort blir totalt för länet mellan 10,9 milj. kronor och 4,1 milj. kronor per år beroende av det regionala periodkortets pris per månad.

Utfallet vid alternativa priskänslighetskoefficienter kan exemplifieras med en jämförelse av skillnaden i intäktsbortfall vid ett regionalt periodkortspris om 75 kronor per månad.

Tabell 10.14

Länskort	e	Intäktsförändring mkr/år	procent
75 kr	0,50	-6,9	-8,4
75 kr	0,40	-7,3	-8,9
75 kr	0,30	-7,6	-9,3
75 kr	0,20	-8,0	-9,7

Kalkylmodellens känslighet vad avser förändringar av utfallet på grund av ändrad priskänslighetskoefficient får anses vara begränsad.

I anslutning till de i tabell 10.13 redovisade förändringarna av intäktsutfallet är det också av intresse att studera förändringen av resvolymen på grund av prisförändringen.

Tabell 10.15

Länskort	milj per år	Resvolymökning procentuell 0-10 km	11-31 km	31 km -	tåg	Samtliga 1)
50 kr	1,32	11,9	20,7	29,5	25,3	2,6
75 kr	0,75	3,9	11,7	27,7	16,6	1,5
100 kr	0,37	0	5,9	19,9	9,2	0,7

1) Avser förändring i förhållande till den ursprungliga totala kollektiva resvolymen i länet.

I absoluta tal är den beräknade förändringen med anledning av ändrad taxa mellan 0,374 till 1,317 milj. resor (enkel resa) per år.

Det regionala periodkortets relativa betydelse återspeglas också i de nya färdbevisfördelningarna.

Tabell 10.16

Färdbevis	Pris på Läns-kort 50 kr	75 kr	100 kr	Nuv. fördelning
Enkel biljett	41,8	45,9	46,5	48,4
ToR-biljett	2,0	2,4	2,6	4,0
Partibiljett	14,0	14,2	14,4	15,1
Månadskort	25,0	25,3	25,5	32,5
Länskort	17,2	12,2	11,0	-
Summa:	100,0	100,0	100,0	100,0 (e=0,50)

Andelen resor med det regionalt gällande periodkortet (Länskort) varierar alltså i det här fallet från 17,2 % vid ett pris om 50 kronor per månad till 11,0 % vid ett kortpris om 100 kronor. Inkluderar man även de lokala månadskorten i tätort så varierar andelen periodkortsresor mellan 42,2 och 36,5 %. Jämför man dessa fördelningar med den ursprungligen uppmätta så innebär införandet av det regionala periodkortet att andelen periodkortsresor relativt sett ökar, vilket även återspeglas i en total absolut ökning av antalet resor. Förskjutningen från en högre andel biljettresor till en lägre vid minskat pris på periodkortet beror på effekten av en förändrad nivå på lönsamheten i att övergå från att betala resan med biljett jämfört med att köpa ett månadskort.

Ovanstående resultat är baserade på att biljettaxan

bibehålles oförändrad. Det kan även vara av intresse att kalkylera på intäktsutfallet om även biljettaxan förändras.

Kalkylen är utförd med en reslängdsberoende taxa, som innebär att det maximala priset för en resa med enkel biljett i länet är 5.00 kronor. Det lokala månadskortet bibehålles oförändrat i tätort och det regionala periodkortet ges alternativa priser.

Tabell 10.17

Länskort	Intäktsförändring mkr/år	procent	Resvolymförändring milj.resor	procent[1)]
50 kronor	-15,1	-18,3	1,4	2,8
75 kronor	-11,8	-14,3	0,9	1,8

Utfallet av kalkylen visar att intäktsbortfallet blir betydligt större än om biljettaxan bibehålles oförändrad, jämför tabell 10.13. Skillnaden uppgår till storleksordningen 5 milj. kronor per år.

Förändringarna av resevolymen ger ett något större tillskott av resor då den relativa prisförändringen även berör de grupper som det ej är lönsamt för att övergå till periodkortsresor, jämför tabell 10.13.

I fråga om förändrade färdbevisfördelningar och genomsnittlig utnyttjandefrekvens av det regionala periodkortet föreligger endast smärre avvikelser i förhållande till oförändrad biljetttaxa.

1) Avser förändring i förhållande till den ursprungliga totala kollektiva resvolymen i länet.

10.2.4.2 Västerbottens län

I princip har samma kalkyler som i Malmöhus län genomförts för Västerbottens län. En skillnad är dock att tågtrafiken särbehandlats, varvid kalkylen för denna visar att förändringarna i intäktsutfallet blir av marginell art.

Med oförändrad biljettaxa, dvs. enhetstaxa inom tätort och reslängdsberoende avgiftssättning i övrigt, blir intäktsförändringen vid införandet av ett regionalt periodkort gällande för hela länet enligt följande.

Tabell 10.18

Länskort	Intäktsförändring mkr/år	procent
50 kr	-5,2	-25,5
75 kr	-4,4	-22,4
100 kr	-3,8	-19,4

Kalkylen visar att intäktsbortfallet med bibehållet lokalt månadskort i tätort och ett regionalt för länet, blir totalt för länet mellan -5,2 milj kronor och -3,8 milj kronor per år beroende av det regionala periodkortets pris per månad. Procentuellt sett representerar denna intäktsförlust för Västerbottens län en väsentligt högre andel av den totala intäkten. Den huvudsakliga orsaken till detta står att finna i skillnader i reslängdsfördelningarna.

På samma sätt som för Malmöhus län kan också visas utfallet vid alternativa priselasticitetskoefficienter. Detta exemplifieras med en jämförelse av intäktsbortfallet vid ett regionalt periodkort om 50 kronor per månad.

Tabell 10.19

Länskort	e	Intäktsförändring mkr/år	procent
50 kr	0,50	-5,2	-26,5
50 "	0,40	-5,3	-27,2
50 "	0,30	-5,1	-27,9
50 "	0,20	-5,6	-28,5

Även i detta fallet får känsligheten för alternativa priselasticitetskoefficienter (0,50 - 0,20) anses vara begränsad.

I anslutning till de i tabell 10.18 redovisade förändringarna av intäkterna visas nedan konsekvenser på resvolymen på grund av prisförändringen.

Tabell 10.20

Länskort	milj. per år	Resvolymökning % 0-10 km	11-31 km	31-60 km	61- km	Samtliga[1)]
50 kr	0,24	7,8	16,8	25,2	25,2	2,9
75 "	0,15	0,5	8,4	18,9	20,1	1,8
100 "	0,09	0	3,1	13,0	15,2	1,1

De beräknade förändringarna på grund av taxeändringen varierar alltså emellan 0,24 milj. resor och 0,09 milj. resor per år. Hela förändringen är då hänförbar till trafiken utanför tätort.

Det regionala periodkortets relativa betydelse kan också visas genom den förändrade färdbevisfördelningen.

1) Avser förändring i förhållande till den ursprungliga totala kollektiva resvolymen i länet.

Tabell 10.21

Färdbevis	Pris på länskort 50 kr	75 kr	100 kr	Nuv. fördeln.
Enkel biljett	13,9	15,2	15,3	15,7
ToR-biljett	5,0	6,1	6,6	11,8
Partilbiljett	59,0	59,7	60,2	61,8
Månadskort	0	8,2	8,5	10,7
Länskort	22,1	10,8	9,3	-
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0

Andelen resor med det regionala periodkortet beräknas variera mellan 22,1 % vid ett pris på 50 kronor och 9,3 % vid ett pris om 100 kronor. Vid en jämförelse med Malmöhus län visar det sig att spännvidden i andelen kortresor beroende av periodkortets pris är betydligt större i Västerbottens län, se även tabell 10.16.

Ovanstående resultat för Västerbottens län är baserade på att biljettaxan bibehålls oförändrad. På samma sätt som för Malmöhus län har genomförts en kalkyl på intäktsutfallet om även biljettaxan ändras.

Biljettaxan är uppbyggd enligt samma principer som för Malmöhus län, dvs. med ett max.pris för biljett om 5,00 kronor för enkel resa.

Tabell 10.22

Länskort	Intäktsförändring mkr/år	procent	Resvolymförändring milj.resor	procentuellt 1)
50 kr	-6,5	-32,9	0,10	3,1
75 "	-5,3	-26,8	0,18	2,1

1) Avser förändring i förhållande till den ursprungliga totala kollektiva resvolymen i länet.

Kalkylen visar att intäktsbortfallet blir något större än om biljettaxan behålls oförändrad. Skillnaden uppgår till storleksordningen 1 mkr per år, jämför tabell 10.19.

En förändrad biljettaxa innebär att betydligt fler grupper kan erhålla en sänkning av respriserna varför tillskottet av resor blir något högre än vid oförändrad biljettaxa.

Förändring av färdbevisfördelningar och genomsnittlig resfrekvens, dvs. utnyttjande av periodkortet, visar liksom för Malmöhus län endast marginella avvikelser jämfört med alternativ oförändrad biljettaxa.

10.2.5 Kalkyl för hela landet

10.2.5.1 Ekonomiska förhållanden i utgångsläget

Den företagsekonomiska strukturen för olika trafikföretag uppvisar betydande skillnader både vad avser produktionskostnader och intäktsslag för den kollektiva lokala och regionala trafiken. Skillnaderna är störst mellan trafikföretag vars huvudsakliga uppgift är renodlad tätortstrafik och trafikföretag som huvudsakligen bedriver landsbygdstrafik.

Trafikföretagens intäkter kan erhållas främst på följande sätt:

- persontransport i linjetrafik
- godstransport i linjetrafik
- avtalstransport av såväl personer som gods (t.ex. skolskjutstrafik)
- beställningstrafik för person- och godstransporter
- övrig verksamhet (t.ex. uthyrning av reklamutrymme)

- statliga driftsbidrag
- kommunala driftsbidrag (primär- och landstingskommun)

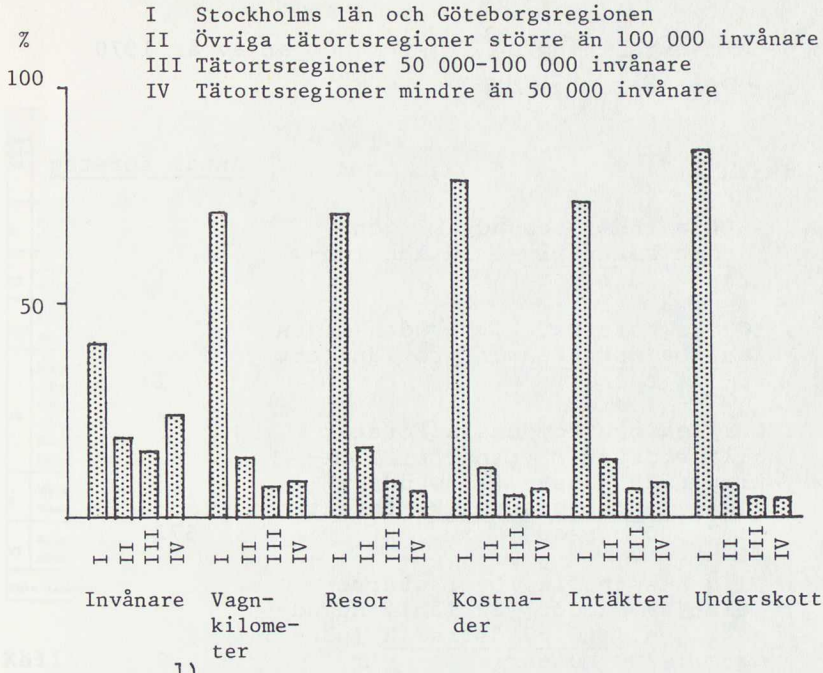
De trafikföretag som främst bedriver tätortstrafik är i stor utsträckning kommunalt ägda och har vanligen formen av affärsdrivande verk eller aktiebolag. Intäkterna i dessa företags verksamhet kommer huvudsakligen från avgifter för personresor i linjetrafik samt kommunala driftsbidrag. Intäkter via övrig verksamhet som t.ex. beställningstrafik är vanligen mycket begränsade. Den relativt stora andelen kommunala bidrag är betingad av att flertalet av dessa företag tillämpar en lågpristaxa av 50-kortstyp samt har ett relativt sett högt utbud inom sitt trafikområde. Detta i kombination med höga produktionskostnader per vagnkilometer leder till svårigheter att uppnå kostnadstäckning av verksamheten via avgifter.

Dessa trafikföretag vars verksamhet i första hand är koncentrerad till tätortsregioner, svarar för en betydande del av såväl antalet kollektiva personresor som produktionen mätt i vagnkilometer i hela landet. I synnerhet gäller detta företagen i de två storstadsregionerna Stockholm och Göteborg.

Detta framgår av nedanstående diagram som visar en procentuell fördelning år 1973 av vagnkilometer, resor, kostnader, intäkter och underskott inom 60 tätortsregioner med kollektivtrafik fördelade efter antal invånare i tätortsregionen.

Av figuren framgår att Stockholms län och Göteborgsregionen, omfattande ca 40 % av den samlade befolkningen i tätort med kollektivtrafik, svarade för 65 - 70 % av vagnkilometerproduktionen och antalet resor.

Fig. 10.2



Källa: KOLT[1)]

De två storstadsområdenas trafikföretag svarar vidare för 70 - 80 % av kostnaderna och intäkterna samt för 85 % av underskotten. Övriga regioner med totalt 2,9 milj. invånare svarade således för endast ca 30 % av produktionen (vkm) och ca 15 % av det samlade underskottet.

Medan företagsstrukturen är homogen vad avser den rena tätortstrafiken, kommunalägd med några få undantag, är bilden betydligt mer heterogen vad avser landsbygdstrafiken. Denna domineras dock av tre statligt ägda trafikföretag nämligen Statens Järnvägars busstrafik, GDG Biltrafik AB samt Postverkets diligenstrafik, som tillsammans disponerar en betydande del av den totala bussparken och utför en stor del av produktionen i linjetrafik på landsbygden. Kvarstående andelen av linjetrafik bedrivs av ett mycket stort antal

1) SOU 1975:47 Kollektivtrafik i tätort.

i regel små företagsenheter.

En sammanställning av läget i början av år 1970 visar följande[1]:

Kategori	Antal företag
1. AB Linjebuss, huvudsakligen landsbygdstrafik i 10 län (omkring 300 bussar)	1
2. TGOJ:s busstrafik, huvudsakligen landsbygdstrafik i fyra län (ett 40-tal bussar)	1
3. Privata och kommunala företag alla storlekar från 1 till omkring 125 bussar, i huvudsakligen landsbygdstrafik, totalt ca 3 300 bussar	672
4. SJ:s busstrafik, över större delen av landet (22 län), huvudsakligen landsbygdstrafik (närmare 1 400 bussar)	1
5. GDG Biltrafik AB, huvudsakligen landsbygdstrafik i sju län (omkring 300 bussar)	1
6. Postverkets diligenstrafik i de fyra nordligaste länen, landsbygdstrafik (omkring 325 bussar)	1
7. Kommunala eller privata företag, andra än under 3, som uteslutande för tätorts räkning driver kommunkärne-, förorts- eller omlandslinjetrafik. Förekommer i 22 län med bussantal som varierar mellan 4 och ca 1 400 (AB Stor-stockholms lokaltrafik med dotterbolag), totalt ca 2 400 bussar	49
	Totalt 726 företagsenheter

Ur en sammanställning från Svenska Busstrafikförbundet kan erhållas en god bild av intäktsstrukturen för de privatägda trafikföretagen (tabell 10.23).

1) Ds K 1972:3 Busstrafiken i Sverige.

Tabell 10.23

Region	Förening	Intäktsfördelning 1974 i procent						Intäkt per fordon kr	Km per fordon	Intäkt per km kr
		Personbef i linjetrafik	Godsbef i linjetrafik	Beställningstrafik	Kontrakterade skolskj	Driftbidrag	Summa			
I	Norrbottens Bf[1)] Västerbottens Bf	33	18	24	13	12	100	140.420	55.990	2:51
II	Jämtlands Bf Västernorrlands Bf	51	8	16	16	9	100	156.719	57.354	2:73
III	Dalarnas Bf Gävleborgs Bf	45	9	18	22	6	100	150.694	58.001	2:60
IV	Stockholms Bf Sörmlands Bf Uppsala läns Bf Västmanlands Bf Örebro läns Bf Östergötlands Bf	30	1	50	15	4	100	143.631	64.517	2:23
V	Värml o Norra Dals Bf Västra Sveriges Bf	51	4	21	15	9	100	150.594	55.580	2:71
VI	Kristianstads läns Bf Södra Sveriges Bf	36	1	33	16	14	100	151.981	61.166	2:48
Hela landet		40	6	29	16	9	100	148.411	59.097	2:51

Källa: Svenska busstrafikförbundet.

Betydande regionalt betingade variationer förekommer vilket framgår av tabellen. Personbefordran i linjetrafik utgör den huvudsakliga inkomstkällan i flertalet fall. Under senare år har tendensen varit att linjetrafikintäkternas relativa andelar stadigt har minskat - under de senaste fem åren från 53 till 40 % - och betydelsen av framför allt beställningstrafiken har ökat. Även driftbidragen från stat och kommun har ökat.

Produktionskostnaderna per vagnkilometer är väsentligt lägre i landsbygdstrafik än i ren tätortstrafik. En vagnkilometer kostar 30 - 50 % mer att producera i ren tätortstrafik. Detta sammanhänger framför allt med att genomsnittshastigheten på en linje

1) Bf = Busstrafikförening.

i landsortstrafik är betydligt högre än i tätortstrafiken.

10.2.5.2 Intäktsfördelningen år 1974

För att kunna genomföra en beräkning av intäktsförändringarna vid införande av ett regionalt periodkort erfordras den samlade intäkten av personbefordran i linjetrafik med buss för hela landet. Beräkningen av denna har genomförts länsvis baserad på material från trafikföretag och dess branschorganisationer samt utifrån av länsstyrelserna insamlad statistik rörande trafiken inom resp. län.

Den samlade intäkten av personbefordran i linjetrafik har för hela landet beräknats till ca 965 mkr (1974) för regional och lokal busstrafik samt spårbunden lokaltrafik. De statliga trafikföretagen representerar en andel om ca 18 % av den totala intäkten. Huvuddelen av intäkten (66 %) är hänförbar till trafikföretag som är medlemmar i Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och som bedriver ren tätortstrafik som huvudsaklig verksamhet. Enbart i de tre storstadslänen representerar de kollektiva trafikföretagen en samlad intäkt om ca 525 mkr, dvs. ca 55 % av den totala intäkten för hela landet. Denna dominans på intäktssidan av de tre storstadsområdena i fråga om tätortstrafiken och som är ännu större vad avser antalet resor återspeglas även i en länsvis fördelning av den samlade intäkten för samtliga trafikföretag, tabell 10.24. Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län representerar där tillsammans 61 % av intäkterna.

Tabell 10.24

Län	Trafikintäkter av personbefordran i linjetrafik (1974) med buss tkr
AB Stockholms	397 000
C Uppsala	27 400
D Södermanlands	18 800
E Östergötlands	38 200
F Jönköpings	19 500
G Kronobergs	7 700
H Kalmar	14 800
I Gotlands	1 800
K Blekinge	10 000
L Kristianstads	13 300
M Malmöhus	73 900
N Hallands	12 300
O Göteborgs och Bohus	115 800
P Älvsborgs	29 400
R Skaraborgs	14 700
S Värmlands	16 100
T Örebro	18 300
U Västmanlands	18 600
W Kopparbergs	24 100
X Gävleborgs	14 700
Y Västernorrlands	24 500
Z Jämtlands	13 200
AC Västerbottens	20 100
BD Norrbottens	20 400
Hela landet	964 600

10.2.5.3 Trafikproduktion år 1974

Den lokala och regionala kollektivtrafikens ekonomiska resultat och regionala variationer i detta påverkas också i hög grad av utbudsstandarden. Ett mått på denna kan vara produktionen mätt i vagnkilometer inom resp. region. Produktionen redovisas länsvis i följande tabell som omfattar lokal och regional linjetrafik med buss.

Tabell 10.25

Län	Vagnkilometer (1000-tal)
AB Stockholms	80 300[1]
C Uppsala	10 400
D Södermanlands	8 000
E Östergötlands	16 400
F Jönköpings	9 500
G Kronobergs	3 400
H Kalmar	7 100
I Gotlands	800
K Blekinge	4 800
L Kristianstads	5 200
M Malmöhus	24 500
N Hallands	4 900
O Göteborgs och Bohus	25 500[2]
P Älvsborgs	11 700
R Skaraborgs	5 800
S Värmlands	8 300
T Örebro	7 100
U Västmanlands	6 200
W Kopparbergs	9 100
X Gävleborgs	6 400
Y Västernorrlands	13 100
Z Jämtlands	6 900
AC Västerbottens	16 100
BD Norrbottens	14 500
Hela landet	306 000

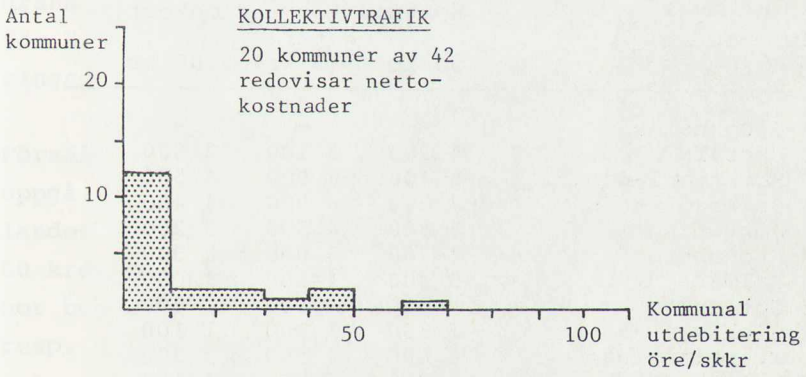
En jämförelse mot trafikerad väglängd ger en uppfattning om den relativa trafikstandarden mätt i antal turer per vägkilometer. Därvid föreligger betydande skillnader mellan olika regioner. Det genomsnittliga utbudet i busstrafik var i Stockholms län ca 35 dubbelturer, i Göteborgs och Bohus län ca 18 och i Malmöhus län ca 15 per vägkilometer. För övriga län varierade utbudet inkl. tätortstrafiken i resp. län mellan 3 - 6 dubbelturer per dag i genomsnitt. Trafikutbudet i Malmöhus och Göteborgs och Bohus län ligger också på denna nivå om tätortstrafiken i Malmö resp. Göteborgs kommuner undantas. Då skall också observeras

1) 161 milj. vkm inkl. spårbunden trafik.

2) 30 milj. vkm inkl. spårbunden trafik.

att linjetätheten i storstadsområdena är betydligt högre än för landet i övrigt. Det föreligger alltså ett samband mellan den höga kollektiva trafikstandarden som finns i storstadsområdena och de relativt sett höga kommunala driftbidraget härför. Detta kan illustreras ytterligare med en jämförelse av nettokostnaden per skattekrona i ett par län. Dessa skall då jämföras med nettokostnaden för den kollektiva trafiken i Stockholms län som omräknat per skattekrona var ca 1,50 kronor (1973).

Fig. 10.3 Kommunerna i Norrbottens, Värmlands och Östergötlands län fördelade efter nettokostnader för kollektivtrafik exkl. skolskjuts och färdtjänst år 1973. Respektive kommuns anslag anges i förhållande till skatteunderlag (öre/skkr).



Källa: KOLT

10.2.5.4 Beräkningsresultat

För hela landet, exkl. Stockholms län, har intäktsförändringen vid införandet av ett regionalt gällande månadskort med oförändrade biljettpriset i övrigt, beräknats till ett intäktsbortfall om ca 150 mkr per år (1974) om kortpriset sätts till 50 kronor per månad. En höjning av periodkortets pris till 75 resp. 100 kronor per månad beräknas ge en sänkning av intäktsbortfallet till ca 110 resp. 80 mkr per år (1974). Beräkningarna avser då endast busstrafik.

Det beräknade intäktsbortfallet för busstrafiken redovisas nedan länsvis för periodkort med pris 50 alternativt 75 och 100 kronor per månad.

Tabell 10.26

Län	Kostnad för periodkort tkr		
	50 kr	75 kr	100 kr
AB Stockholms	-	-	-
C Uppsala	4 200	3 100	2 600
D Södermanlands	8 100	6 000	4 500
E Östergötlands	7 000	5 900	4 400
F Jönköpings	5 800	4 300	3 200
G Kronobergs	4 200	3 000	2 300
H Kalmar	5 400	4 500	3 000
I Gotlands	800	500	400
K Blekinge	2 800	1 900	1 100
L Kristianstads	6 000	4 500	3 300
M Malmöhus	11 000	6 900	4 100
N Hallands	4 100	3 000	2 300
O Göteborgs och Bohus	11 300	7 800	4 200
P Älvsborgs	9 600	7 300	5 700
R Skaraborgs	6 500	4 800	3 600
S Värmlands	5 600	3 900	3 100
T Örebro	3 400	2 300	1 300
U Västmanlands	5 800	4 300	3 200
W Kopparbergs	10 400	7 700	5 800
X Gävleborgs	5 900	4 100	3 200
Y Västernorrlands	9 700	6 700	5 300
Z Jämtlands	5 100	3 600	2 800
AC Västerbottens	5 200	4 700	4 000
BD Norrbottens	9 800	7 800	5 700
Hela landet	147 700	108 600	79 100

Vissa regionala skillnader föreligger i den relativa andelen intäktsbortfall. Dessa skillnader är främst beroende av omfattningen av i länet redan befintlig trafik med lågpristaxa av enhetstyp.

Tillkommande intäktsbortfall vid en utsträckt giltighet av ett regionalt periodkort till att gälla även på viss järnvägstrafik har överslagsmässigt beräknats till storleksordningen 40 mkr vid ett kortpris om 50 kronor och 20 resp. 15 mkr vid ett kortpris om 75 resp. 100 kronor per månad. Giltigheten av periodkortet har då förutsatts ej gälla på expresståg.

Ett lokalt månadskort om 50 kronor skulle om det regionala kortets pris sattes till 75 kronor, för hela landet överslagsmässigt ge ett ökat intäktsbortfall om 15 - 20 mkr per år (1974). Denna mindreintäkt är att betrakta som en övre gräns och förutsätter att samtliga regioner inför även lokala månadskort inom hela trafikeringsområdet.

Försäljningen av regionala periodkort beräknas uppgå till ca 2,7 milj. stycken per år för hela landet exkl. Stockholms län vid ett kortpris om 50 kronor. Om priset sätts till 75 resp. 100 kronor beräknas den årliga försäljningen till ca 2,0 resp. 1,5 milj. kort. Den nuvarande försäljningsvolymen av lokala månadskort i tätortstrafik är av ungefär samma storlek som för regionala periodkort vid det högre priset. Beroende på variation i inköpsfrekvens av periodkort för olika individer i olika delar i landet på grund av skillnader i resvanor föreligger svårigheter att mera exakt ange antalet individer som kommer att köpa periodkort. En genomsnittlig inköpsfrekvens per individ och år om 7 - 8 periodkort och med ovan angivna försäljningsvolymer svarar då mot ca

270 000 - 330 000 (50 kr) resp. 200 000 - 250 000 (75 kr) och 150 000 - 190 000 (100 kr) trafikanter som mera regelbundet beräknas köpa ett regionalt periodkort. Därutöver tillkommer ca 8 - 10 000 trafikanter av dem som idag pendlar över länsgräns, som beräknas köpa regionala periodkort om möjlighet givs. Intäktsförändringen i detta senare fall blir beroende av vilket kortpris som parterna (huvudmännen) överenskommer varför någon kostnad för detta ej anges i denna kalkyl.

10.3 Behov av utökat trafikutbud

Ett införande av ett regionalt gällande periodkort kan leda till resvolymökningar som skulle kräva en utökad trafikinsats från huvudmannen. Därutöver kan också tänkas uppstå krav på förbättrad trafik inom delar av regioner som idag ej kan anses ha ett trafikutubud motsvarande en minimistandard.

10.3.1 Utökad trafik på grund av kapacitetsbrist

Då de flesta större tätorter redan tillämpar enhetstaxa av lågpristyp med lokalt gällande månadskort kommer införandet av ett regionalt periodkort endast i mycket begränsad omfattning att påverka den egentliga tätortstrafikens resvolymer och följaktligen i motsvarande grad inte innebära där någon ökad belastning på den kollektiva transportapparaten.

I förortstrafiken runt större tätorter kan däremot uppstå vissa kapacitetsproblem i rusningstrafik på grund av en ökad resfrekvens vid införande av regionalt gällande periodkort, då i första hand Göteborgs- och Malmöregionerna. I tidslägen utanför den egentliga rusningstrafiken, som utgör ett fåtal timmar av dygnet, har det nuvarande trafikutbudet disponibel kapacitet för att kunna ta emot relativt sett stora resvolymökningar utan några egentliga merkostnader. En beräkning för Malmöhus län pekar på att merkostnaderna

för utökad busstrafik i form av s.k. förstärkningsturer är ganska begränsade, i detta fallet 0,5 mkr. Då har ej tagits någon hänsyn till de samordningsmöjligheter som ett samlat huvudmannaskap för den kollektiva trafiken inom hela regionen kan medföra. En sådan samordning av trafikutbudet skulle då kunna innebära att merkostnaderna blir ännu mer marginella. Ytterligare kapacitet skulle också kunna frigöras under rusningstrafik om en förbättrad samplanering även kunde erhållas med den särskilda skolskjutstrafiken.

I fråga om landsbygdstrafiken kan sägas att den så när som på vissa uppdrag för skolskjutsverksamheten har en betydande kapacitetsreserv inom befintligt trafikutbud, vilket bl.a. ansökningarna om statligt bidrag för olönsam lokal landsbygdstrafik och för de regionala busslinjerna pekar på. Av dessa framgår att det stora flertalet av linjerna ej når upp till kostnadstäckningsnivå och då kostnadstäckning innebär ett mycket begränsat kapacitetsutnyttjande skulle alltså denna trafik kunna medge betydande resvolymökningar både relativt sett och i absoluta tal, utan några egentliga merkostnader på grund av behov av ökat trafikutbud. I fråga om skolskjutsverksamhetens begränsande inverkan på tillgängliga transportresurser under vissa tider av dygnet bör även för denna typ av trafik en samordning genom en regional huvudman kunna innebära att kapacitet frigörs under de tider på dygnet då transportapparaten är mest belastad.

Erfarenheterna från den s.k. "energikrisen" under våren 1974 har också utvisat att en samordning av de kollektiva transportresurserna inom större trafikområden medför att såväl tätorts- som landsbygdstrafiken kan klara betydande efterfrågeökningar även under rusningstrafik. Kombineras dessutom samordningen av kollektivtrafiken med

en samplanering i fråga om förläggningen av arbetstider inom större arbetsplatsområden ökas transportkapaciteten ytterligare.

10.3.2 Utjämnad trafikstandard

Ett gemensamt huvudmannaskap med en utjämning av taxestandarden genom införande av ett regionalt periodkortssystem kan också medföra krav på en utjämning av den kollektiva trafikstandarden inom alla delar av regionen. Sådana krav kan gälla att alla områden skall ha busstrafik med ett trafikutbud minst enligt en viss minimistandard. För att belysa de ekonomiska konsekvenserna i form av kostnadsökningar till följd av sådana krav redovisas räkneexempel för de 220 lokala landsbygdslinjer som nu har ett lägre trafikutbud än en dubbeltur måndag-fredag. För dessa linjer antas att de får en utökad trafik enligt två alternativa nivåer.

I det första alternativet har antagits att var och en av de 220 linjerna skulle få utökat sin trafik upp till en dubbeltur varje dag måndag-fredag. Trafikutbudet ökar härigenom från i genomsnitt 2,1 turer per vecka till 5 turer.

I det andra alternativet har antagits att trafikutbudet skulle utgöra två dubbelturer per dag under hela veckan. Antalet dubbelturer per vecka blir då 14, att jämföra med 2,1 i dagens läge.

I beräkningarna gäller att kostnaden per vagnkm för den tillkommande trafiken är densamma som för de dagar som nu har trafik. Intäkten per vagnkm har däremot antagits vara bara hälften så stor som hos nuvarande trafik. Härigenom torde det knappast vara någon risk för att skillnaden mellan kostnader och intäkter för den tillkommande trafiken blir underskattad i kalkylen.

Det tillkommande underskottet i trafikrörelsen till följd av den utökade trafiken enligt de båda alternativen framgår av tabell 10.27.

Tabell 10.27 Busslinjer som ej är trafikerade varje dag måndag - fredag

Län	Antal linjer	Antal dubbelturer per vecka per linje	Nuvarande underskott kr/år	Tillkommande underskott, kr/år, om antalet dubbelturer/vecka är 5	14
AB Stockholms	6	2,0	80 477	144 508	585 521
C Uppsala	5	1,8	78 849	167 648	646 422
D Södermanlands	7	2,0	52 286	89 232	321 821
E Östergötlands	19	1,3	143 123	563 732	1 863 994
F Jönköpings	5	1,6	67 227	146 276	552 356
G Kronobergs	12	1,6	63 350	148 252	568 107
H Kalmar	15	1,9	314 351	628 108	2 437 376
I Gotlands	1	2,0	25 309	45 136	181 060
K Blekinge	3	2,0	42 266	56 316	182 653
L Kristianstads	7	2,1	129 514	165 256	689 425
M Malmöhus	14	2,1	155 027	281 736	1 104 068
N Hallands	12	1,6	116 224	362 128	1 293 885
O Göteb. o. Bohus	8	1,3	51 304	258 908	649 516
P Älvsborgs	20	1,7	258 999	662 324	2 419 303
R Skaraborgs	10	1,6	141 403	320 008	1 207 923
S Värmlands	12	1,8	148 275	339 872	1 248 423
T Örebro	5	1,6	60 955	153 348	557 847
V Västmanlands	19	1,3	148 243	437 424	1 573 124
W Kopparbergs	7	2,3	74 871	137 332	472 039
X Gävleborgs	3	2,0	35 732	69 264	277 780
Y Västernorrlands	3	3,0	114 784	94 484	546 666
Z Jämtlands	9	2,7	262 713	290 420	1 436 602
AC Västerbottens	9	2,9	233 460	204 204	1 113 923
BD Norrbottens	9	2,7	168 075	140 816	800 952
Summa	220	2,1	2 966 817	5906 732	22 930 786

Som framgår av tabellen blir underskottet för den tillkommande trafiken 5,9 mkr för hela landet i det första alternativet.

Underskottet för den tillkommande trafiken i alternativ två - i genomsnitt ca 12 dubbelturer per vecka - kan med de givna förutsättningarna beräknas till 22,9 mkr per år för hela landet. Det kan hävdas att denna siffra utgör ett maximibelopp med hänsyn till att det knappast torde finnas trafikekonomiska förutsättningar för att hos alla de berörda linjerna öka trafikutbudet så drastiskt som från i genomsnitt 2 turer per vecka till 14. Trafikunderlaget är nämligen sannolikt mycket svagt hos många av linjerna. Som exempel kan nämnas att hos 67 av dem är intäkten per vagnkm högst en femtedel av kostnaden per vagnkm.

11 TILLSTÅNDSFRÅGOR, ERSÄTTNINGSPRINCIPER VID KÖP AV TRAFIKTJÄNSTER, PERIODKORTETS GILTIGHET PÅ JÄRNVÄG

11.1 Inledning

En ordning med ett ansvar för landstings- och primärkommunerna att sörja för den regionala och lokala busstrafiken aktualiserar frågan om kommunernas möjligheter att bestämma över trafiken när det gäller taxor, tidtabeller, linjenät etc. Sådana frågor blir särskilt aktuella i de fall någon annan än huvudmannen innehar tillstånd till busslinjetrafik. Det bör tillfogas att flera av de nedan behandlade problemen är i hög grad aktuella redan i dagens läge med ett kommunalt ansvar för den lokala - och i vissa fall även den regionala - trafiken.

I avsnitt 11.2 redovisas också riktlinjer för överenskommelser mellan huvudmannen och bussföretag om ersättning för trafikutövningen. Med bussföretaget avses därvid den som tillhandahåller fordon och förare. Detta kan vara ett enskilt företag eller SJ men kan i vissa fall också vara ett kommunalt företag. Den tekniska utformningen av ersättningsprinciperna utvecklas sedan närmare i avsnitt 11.3.

Införandet av ett regionalt gällande periodkortssystem aktualiserar frågan om dess tillämplighet också på järnväg. Denna fråga och hur ersättningen till SJ kan lösas diskuteras i avsnitt 11.4.

11.2 Tillståndsfrågor samt riktlinjer för ersättning till bussföretag för trafikens utövande

11.2.1 Företräde för kommunal trafikutövare

Behovet för kommun att engagera sig i busslinjetrafik togs upp i prop. 1969:155 med förslag till

kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. I enlighet med förslagen i propositionen - vilka godtogs av riksdagen (3LU 1969:63, rskr 1969:394) - gäller numera (12 § tredje stycket YTF) att primärkommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag har företräde, när det gäller tillstånd till busslinjetrafik, om det görs sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas genom att trafiken bedrivs i kommunal regi. I linje härmed föreskrivs i 19 § YTF att tidigare meddelat tillstånd till trafik, som omfattas av den kommunala ansökan, skall återkallas, om det görs sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas om trafiken kommunaliseras. Den nye tillståndshavaren är då - på begäran av den vars tillstånd återkallas - skyldig att inlösa den rörelse som bedrivits enligt det äldre tillståndet. Avser återkallelsen endast en del av rörelsen, gäller inlösenskyldigheten de tillgångar som använts i den delen. Tvist om ersättningens storlek avgörs av buss- och taxivärderingsnämnden.

De nu beskrivna bestämmelserna torde i en del fall komma att tillämpas, när det gäller att genomföra periodkortssystemet inom ett län. Detta aktualiserar vissa frågor rörande innebörden vid den praktiska tillämpningen av en del av bestämmelserna.

Vad först gäller betydelsen av rekvisitet i 12 och 19 §§ YTF att det skall göras sannolikt att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas torde det ligga i sakens natur att det regelmässigt får anses vara uppfyllt, om huvudmannen som grund åberopar en anpassning till trafikplaneringen och ett genomförande av ett periodkortssystem. Presumtionen bör i sådana fall vara att ett överförande i kommunal regi bör ske. De krav på utredning rörande planering av trafiken som betonades av tredje lagut-

skottet vid riksdagsbehandlingen av propositionen torde numera vara tillgodosedda genom den lokala och regionala trafikplaneringen.

Frågan om beräkning av ersättning vid återkallelse behandlades i propositionen. Departementschefen anförde därvid bl.a.

Förslaget i departementspromemorian, att kommun som övertar trafikrörelse skall vara skyldig att lösa in de tillgångar som används i rörelsen efter substansvärdering men inte ha att utge någon ersättning därutöver, bygger bl.a. på att det med hänsyn till de fastställda taxornas betydelse för rörelseresultatet inte kan anses lämpligt att grunda en värdering på förväntad avkastning. I yttrandena från kommunalt håll understryks vikten av att ersättningsfrågan löses på det föreslagna sättet och tilläggs, att förväntan om hög avkastning av en trafikrörelse ofta kan ha sin grund i ekonomiskt krävande insatser från det allmännas sida. Åtskilliga remissinstanser är kritiska mot förslaget i denna del och menar, att regeln skulle leda till obilliga resultat och minska intresset för fortsatt rationalisering inom branschen. Andra anser, att det i vart fall bör öppnas möjlighet till ytterligare ersättning i särskilda fall.

Eftersom fråga är om en näringsverksamhet, byggd på ett koncessionssystem, där företagen är mer eller mindre tillförsäkrade ensamrätt, där intäkterna beror av de taxor som fastställs av myndighet och där en ökning av trafikunderlaget ofta sammanhänger med samhälleliga åtgärder, finner jag det för min del uppenbart, att värden som grundar sig på den avkastning rörelsen gett och väntas ge normalt inte kan tillgodoräknas rörelsens innehavare. Huvudprincipen bör vara en värdering efter marknadsvärdet av de tillgångar som begärts inlösta. Om tillstånd som återkallats avsett en hel rörelse och inlösen av hela rörelsen påkallas, skall en substansvärdering ske. Substansvärdet bör framräknas enligt sedvanlig metod vid värdering i samband med överlåtelse av rörelse. Tillgångarna bör även i detta fall värderas efter marknadsvärdet. Skulle en sådan värdering av tillgångarna eller rörelsen ge ett uppenbart obilligt resultat, bör en jämkning av ersättningen få ske. En uppräkning med hänsynstagande till tidigare avkastning kan exempelvis i en del fall vara skälig när det är fråga om inlösen av småföretag, där innehavaren drivit rörelsen huvudsakligen för egen försörjning. Ett annat exempel då en viss sådan uppräkning kan vara påkallad i särskilda fall är om den ersättning som framräknats enligt de angivna värderingsprinciperna måste anses orimlig med hänsyn

till att den nye tillståndshavaren direkt tillgodoförs en väl uppbyggd organisation. Om endast en del av trafiken övertas och påtagligt avbräck vållas i återstående rörelse, kan det vara skäligt att höja löseskillingen med hänsyn till sådana fasta kostnader och andra ofrånkomliga utgifter som inte rimligen kan täckas i den återstående rörelsen under en övergångstid.

De angivna uttalandena - som godtogs av riksdagen - ger en klar bild av vad ersättningen skall omfatta och hur den skall beräknas. Det bör särskilt understrykas att den fastslagna ersättningsprincipen innebär att gottgörelse inte kommer ifråga för förväntad vinst annat än i vissa fall vid inlösen av småföretag.

När endast en del av trafiken övertas kan det - såsom påpekas i propositionen - bli aktuellt med ersättning för vissa fasta kostnader och ofrånkomliga utgifter som inte rimligen kan täckas i den återstående rörelsen under en övergångstid. Det torde här bli fråga om endast förhållandevis begränsade ersättningsbelopp jämfört med marknadsvärdet av de bussar som skall lösas in. Övergångskostnader kan uppkomma exempelvis om inte huvudmannen har möjlighet att överta all den personal som bussföretaget sysselsatt i den trafik som överförs och om även bussföretaget har svårigheter att på ett lämpligt sätt nyttiggöra de befattningshavare som frigjorts. En anpassning av bussföretagets personalvolym till de nya förhållandena kan ta en viss tid beroende på trygghetslagstiftningen eller avtalsvillkor med liknande syfte. Det nu sagda tar sikte inte endast på personal som är direkt engagerad i trafiken utan även på personal i trafikledningsfunktion e. d. I fråga om ersättning för s.k. over-head-kostnader bör iakttas restriktivitet. Sådan ersättning torde knappast alls aktualiseras när endast en mindre del av en rörelse eller rörelsegren skall övertas.

I anslutning till vad som nu sagts om ersättning för vissa övergångskostnader bör också understrykas att det självfallet ankommer på bussföretaget att styrka kostnaderna, däri inbegripet det förhållandet att de inte kunnat undvikas eller minskas t.ex. genom lämplig omdisponering av personalen. Vidare bör strikt hållas fast vid att ersättningen skall avse kostnader av övergångskaraktär, dvs. kostnader som hänför sig till en viss rimlig, förhållandevis kort anpassningsperiod.

11.2.2 Trafikutövaren

För linjetrafik - varom det alltså här är fråga - krävs särskilt tillstånd enligt 5 § YTF. Förordningen bygger på att länsstyrelserna har ansvaret för trafikens ändamålsenliga ordnande (3 §) och att vederbörande länsstyrelse i samband med ansökan om trafiktillstånd och under verksamhetens utövande skall tillse att endast sådana trafikutövare betros med trafiktillstånd som från olika synpunkter kan antas vara lämpliga (12 § tredje stycket och 19 § 1 mom.). För att angivna bestämmelser skall fungera är det ett väsentligt krav att trafikutövaren har trafiktillstånd, vilket innebär att koncessionshavaren inte kan överlåta åt annan att driva trafiken. Av intresse i sammanhanget är även den rätt till ersättning som tillförsäkras tillståndshavare i 19 § YTF 2 mom.

De skilda grader av kommunalt engagemang som kan tänkas förekomma i olika län aktualiserar frågan om trafikutövarbegreppets innebörd, eftersom övervägandena om vem som skall anses vara trafikutövare och vem som behöver tillstånd för sin verksamhet hänger intimt samman. Frågeställningen rymmer den komplikationen att det av YTF inte framgår vem som i olika situationer skall anses som trafikutövare. Frågan är i allmänhet inte

svår att besvara annat än när det gäller linjetrafik med buss, där det förekommer att trafik anordnas av annan än fordonsägaren. Som exempel kan nämnas busstrafik som arrangeras av resebyrå och trafik som handhas av kommun med anlitande av bussföretag.

Som bakgrund till diskussionen kan anges några typfall.

I Bussföretaget sköter hela trafiken medan huvudmannen endast förmedlar ersättningen till bussföretaget för periodkortssystemets tillämpning.

II Huvudmannen sköter hela trafiken och bussföretagets enda uppgift är att tillhandahålla fordon och förare.

III Huvudmannen och bussföretaget sköter gemensamt trafiken varvid det gemensamma intresset manifesterats genom ett samarbetsavtal. I dessa fall har huvudmannen som regel den absoluta bestämmanderätten över turlistor och taxor medan bussföretaget svarar för att trafiken med tillräckliga resurser drivs i enlighet med de riktlinjer som kommunen dragit upp.

Frågan om vem som är ägare till fordonen har i princip inte någon betydelse för bedömningen av vem som skall anses som trafikutövare och som sådan behöva tillstånd till viss trafik. Det avgörande för vem som skall anses bedriva trafiken och vem som skall söka trafiktillstånd är, enligt rättspraxis, frågan om vem som får anses ha bestämmanderätten över trafikens utövande i väsentligare avseenden. Bland de förhållanden som trafikutövaren helt eller delvis bör ha dispositionsrätten över kan nämnas avgångstider, passageraravgifter, publicering av tidtabeller och taxor och möjligheterna att sätta in reservbuss för att fullgöra transportplikten. Även om ägandeförhållandet inte har någon avgörande bety-

delse för frågan om vem som skall anses som trafikutövare, torde tillgången på fordon anses vara av intresse när man bedömer om trafikutövaren är lämplig som tillståndshavare. Rent allmänt torde i praxis anses att lämplighetsskäl talar för att trafiktillstånd inte bör beviljas i många fall då sökanden avser att bedriva trafiken med fordon som inte innehas av honom med äganderätt eller därmed jämställd rätt (t.ex. genom avbetalningsköp eller långtidsförhyrning). Därtill kommer att vissa tillståndshavare sannolikt också anses ha svårt att ansvara för trafikens utövande om han måste lita till fordon, personal och administration som tillhandahålls av utomstående.

Tillämpas det anförda på de ovannämnda tre typfallen kan konstateras att trafikutövare och alltså den som behöver trafiktillstånd är bussföretaget i fall I och huvudmannen i fall II. I fall III torde både huvudmannen och bussföretaget kunna anses som trafikutövare och skulle alltså behöva någon form av gemensamt trafiktillstånd.

Den sistnämnda situationen torde av de ansvariga myndigheterna anses mindre lycklig med hänsyn till olika komplikationer - bl.a. i form av splittrade och oklara ansvarsförhållanden - som den för med sig. Å andra sidan måste det för kommunerna ofta vara önskvärt att kunna utforma trafiken i ett mer eller mindre långtgående samarbete med bussföretagen på orten, varvid en lämplig avvägning torde ligga även i bussföretagens intresse. Tolkningssvårigheter, när det gäller frågan om vem som är trafikutövare och alltså behöver tillstånd, liksom ansvariga myndigheters förklarliga obenägenhet att uppmuntra lösningar som kräver gemensamma tillstånd har emellertid hindrat utvecklingen. Med det nya ansvar som läggs på kommunerna torde det vara nödvändigt att den

samarbetsform kan väljas i det enskilda fallet som bäst främjar den trafikpolitiska målsättningen.

I linje med det anförda skulle ligga att huvudman ges rätt att med eget linjetrafiktillstånd anlita underentreprenör för trafikens utförande. Härvidlag krävs givetvis att den kommunala huvudmannen verkligen har det avgörande inflytandet och den reella bestämmanderätten över trafikens utformning och drift. Betänkligheterna rörande tillståndshavarens lämplighet, när han inte själv disponerar trafikeringsresurserna, torde knappast ha aktualitet i de fall då tillståndet skall ges till kommunal huvudman för trafiken. Det torde kunna förutsättas att huvudmannen - genom valet av underentreprenörer och utformningen av entreprenadavtalen - tillser att erforderliga resurser för trafiken finns även i de fall när entreprenörer driver den. Ställs kravet att som entreprenör får anlitas endast innehavare av tillstånd till beställningstrafik med buss - något som naturligen följer av YTF - är tillståndsmyndigheten bibehållen möjligheten att kontrollera trafikutövarna med hänsyn till lämplighetskraven i 12 och 19 §§ YTF.

I sammanhanget bör också beröras sambandet mellan linjetrafiktillståndet och den i 19 § YTF fastslagna ersättningsrätten. Denna rätt återspeglar en grundläggande rättsprincip och bygger på samma tankegångar som exempelvis expropriationslagstiftningen. Utformningen av den framtida busstrafiken får ske med beaktande av att denna rätt bibehålls samtidigt som en utveckling mot rationella ansvarsförhållanden främjas. Linjetrafiktillstånd kan alltså inte utan ersättning överföras till huvudman tvångsvis men ett sådan överförande

kan mycket väl ske på frivillig basis utan att bussföretagens ställning försämras. Härvid åsyftas möjligheten att träffa avtal om att tillstånd förs över till huvudman samtidigt som parterna tecknar ett långsiktigt entreprenadavtal i vilket bussföretaget tillförsäkras en mot 19 § YTF svarande ersättningsrätt för det fall att entreprenadavtalet på huvudmannens begäran inte förlängs - eller sägs upp från huvudmannens sida - utan att fel eller försummelse kan läggas bussföretaget till last.

I anslutning till det anförda förtjänar att understrykas vikten - inte endast för bussföretagen utan även för de kommunala huvudmännen - av att entreprenadavtalen ges i möjligaste utsträckning en långsiktig karaktär med rimliga ekonomiska planeringsförutsättningar för bussföretagen. Detta är ett villkor för att dessa skall kunna planera sin verksamhet - särskilt när det gäller fordonsparkens sammansättning - och erbjuda sina anställda en rimlig trygghet. Brister det i angivna förutsättningar, kan också huvudmännens möjligheter att erbjuda en tillfredsställande trafikservice påverkas negativt. Vad nu sagts gäller självfallet inte endast i de fall bussföretags linjetrafiktillstånd på frivillig väg överförs till kommunal huvudman utan i lika hög grad, när huvudman tilldelas tillstånd till ny trafik, som skall drivas av entreprenör.

11.2.3 Ersättning till bussföretagen för trafikens utövande

Införandet av ett periodkortssystem torde i många fall aktualisera överenskommelser mellan huvudman och bussföretag om ersättning för systemets tillämpning eller trafikutövningen i stort. Det är ett självklart samhällsintresse att överenskommelserna skall få en lämplig avvägning och kunna

ingås frivilligt efter förhandlingar mellan berörda parter. Sådana överenskommelser förekommer redan nu inom ramen för det kommunala stödet till lokal landsbygdstrafik och beskrivs ytterligare i avsnitt 11.3. Från detta område finns alltså en erfarenhet som bör kunna tillgodogöras även i det nya läget. Ett underlag, motsvarande de anvisningar som bussbidragsnämnden utarbetat för beräkning av olika kostnadsposter vid tillämpningen av bussbidragssystemen, bör kunna få stor betydelse för fastställande av driftsersättningar. Det bör ankomma på den centrala myndighet som föreslagits av trafikpolitiska utredningen att tillhandahålla ett sådant underlag. Principer och grunder bör anges för beräkning av kostnader för reservfordon, avskrivningskostnader, sociala kostnader, kapitalkostnader, andel i gemensamma kostnader m.m. Genom ett sådant underlag torde en väsentlig förutsättning föreligga för rimliga och lämpliga avtal mellan parterna. Utgångspunkten bör därvid vara kostnaderna vid en rationellt bedriven linjetrafik.

För ett riktigt förhandlingsutfall och en smidigt fungerande förhandlingsordning är det också väsentligt att parterna kan föra sina överläggningar på likvärdiga villkor och utan att någon av dem försätts i en tvångssituation. I dagens läge har emellertid bussföretag med eget linjetrafiktillstånd - som erfarenheterna visat - ett övertag som kan utnyttjas på ett från allmän synpunkt olämpligt sätt. Den omständigheten att kommunerna har ett starkt intresse av och ansvar för att trafikbehoven tillgodoses gör att de är påtagligt känsliga för driftsstörningar, vilket bussföretaget kan utnyttja genom att trafiken inställs om dess krav inte tillgodoses. Bussföretaget har visserligen enligt 23 § YTF en straffsanktionerad trafikeringsplikt men det kan ta betydande tid att aktualisera denna plikt och de olägenheter som drabbar kommunen och befolkningen redan vid en kortvarig driftsinställelse kan bli mycket långtgående. Att trafikförsörjningen även-

tyras och kommunerna försätts - eller riskerar att försättas - i en tvångssituation kan inte accepteras från allmän synpunkt. Problemet bör lösas genom att huvudmannen i fall av driftsinställelse - oavsett om det gäller all trafik eller endast vissa turer på en linje - kan få ett interimistiskt, tidsbegränsat tillstånd att driva den ifrågavarande trafiken i avbidan på att tvisten får en lösning. Länsstyrelsens beslut får - med hänsyn till ärendets brådskande natur - fattas utan föregående remissbehandling och i en del fall kan även muntlig ansökan per telefon få accepteras. Behovet av sådant interimistiskt tillstånd skall bedömas mot bakgrund av det nedan föreslagna skiljenämndsförfarandet. Bl.a. innebär detta tidsmässigt att tillståndet i allmänhet kan begränsas till två månader, vilket är den frist som nämnden har för avgörande av ersättningsfrågan. Den nu beskrivna möjligheten för huvudman att gå in i trafiken bör finnas inte endast vid konflikter i samband med partsförhandlingar om ersättning för trafikutövningen utan också i andra fall, när tillståndshavare inte fullgör den överenskomna trafiken. I sådant fall bör det interimistiska tillståndet ges i avbidan på att länsstyrelsen tar ställning till frågan om vilka åtgärder som skall vidtas mot bussföretaget med anledning av bristerna i trafikutövningen.

Något behov av interimistiskt tillstånd aktualiseras självfallet inte, om trafiken drivs av entreprenör med utnyttjande av huvudmannens trafiktillstånd. Regleringen av parternas mellanhavanden är då en fråga om tillämpningen av entreprenadavtalet mellan dem.

Härovan har förutsatts att ett bussföretag med eget linjetrafiktillstånd - på grund av att överenskommelse om ersättning inte kunnat träffas -

kan inställa eller begränsa sin trafik. Underlåtenhet att utnyttja meddelat trafiktillstånd kan enligt 19 § 1 mom. YTF leda till att tillståndet återkallas. Denna regel går tillbaka till en tid då bussföretagen i huvudsak själva kunde avväga trafikens utformning och omfattning på grundval av sina egna ekonomiska resurser och trafikunderlaget. Utvecklingen har emellertid gått därhän att företagen alltmer är beroende av bidrag från det allmänna, något som dessutom torde bli än mera markerat om periodkortssystem införs. Bussföretagens ekonomiska beroende av det allmänna innebär att de kan tvingas upphöra med trafiken på grund av otillräckliga bidrag och att det allmänna därvid skulle komma att överta trafiken utan iakttagande av ersättningsreglerna i 19 § 2 mom. YTF eller de ersättningsregler som kan antas vara inskrivna i entreprenadavtal.

Lösningen på nu angivna problem torde ligga i ett smidigt fungerande system för prövning av tvister som rör ersättning för trafikutövning i allmänhet eller för periodkortssystemet. Även generellt sett föreligger ett påtagligt behov av att få ersättningstvister avgjorda så enkelt som möjligt, om man skall undvika att parterna - i de fall förhandlingarna strandar - tvingas tillgripa så drastiska åtgärder som trafikeringsvägran, kommunalisering av trafiken e. d.

En snabb och enhetlig behandling av uppkommande tvister är ett starkt intresse med hänsyn till nödvändigheten att kontinuerligt upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning. En prövning i domstol eller eljest i ett förfarande med instansordning synes därför mindre lämplig. Prövningen kommer också att gälla speciella frågeställningar som ofta är av likartad beskaffenhet men kräver särskilda insikter. De nu beskrivna förutsättningarna leder

till att ett prövningsförfarande som bygger på samma principer som skiljemannainstitutet - dvs. med skiljenämnd - från många synpunkter är att föredra, bl.a. därför att parterna genom de ledamöter som de själva väljer kan svara för att behövlig sakkunskap är tillgänglig vid bedömningen. Frågorna om tillsättning, finansiering, administrering m.m. av en sådan nämnd behandlas närmare i avsnitt 11.2.4.

Med tillgång till en prövningsinstans av nu angivet slag kan föreskrivas att den part som anser att fortsatta förhandlingar om de ekonomiska mellanhavandena inte längre är meningsfulla skall kunna begära att ersättningsfrågan avgörs av skiljenämnden. Nämnden har sedan att - på grundval av det material som parterna redovisar - besluta om de ersättningsbelopp som skall utgå för den trafik varom är fråga. Nämndens avgörande - som inte kan överklagas - bör i princip vara bindande för parterna. Detta innebär för bussföretagets del att trafikeringsvägran leder till återkallelse av linjetrafiktillstånd, och någon inlösenskyldighet för huvudmannen föreligger då inte.

Om huvudmannen å andra sidan inte vill acceptera beslutet, finns för denne möjlighet att lösa in trafiken enligt 19 § 2 mom. YTF medan återkallelse av trafiktillståndet inte bör kunna ske på den grund att trafikutövaren begränsar eller inställer trafiken i brist på tillräckligt driftbidrag från huvudmannen.

Det torde vara väsentligt att skiljenämndens kompetens begränsas till att avse enbart frågorna om ersättning från huvudman till bussföretag för trafikutövningen eller periodkortssystemets tillämpning. Övriga frågor - turtäthet, linjesträckning, taxor o. d. - torde det ankomma på huvudmannen att bestämma. Bussföretagets intres-

sen i detta sammanhang får beaktas vid bestämmandet av ersättningen.

11.2.4 Skiljenämnden

I det föregående har framhållits att de parter som tvisten rör på lämpligt sätt bör ha inflytande på nämndens sammansättning. Detta uppnås om landstingsförbundet, kommunförbundet, SJ och Svenska Busstrafikförbundet ges rätt att utse vardera en ledamot. I stället för den av SJ utsedde bör en ledamot som anges av postverket inträda i de fall tvisten rör postverkets busstrafik. En lagfaren och opartisk ordförande i skiljenämnden bör utses av regeringen. För denne - liksom för envar av övriga ledamöter - bör finnas en ersättare som utsetts i samma ordning som ledamoten.

Inom utredningen har även diskuterats att utöka varje intressentgrupps representation till två ledamöter. Utredningen har emellertid avstått att framlägga ett sådant förslag, därför att nämnden i så fall skulle bli alltför stor.

Den nu förordade sammansättningen av skiljenämnden torde - med beaktande av rättssäkerhetskravet - främja en snabb behandling av ersättningsfrågorna. Det kan emellertid tänkas att parterna i undantagsfall, när det är fråga om avgöranden av särskild vikt - principiellt eller beloppsmässigt - kan önska en förstärkning av nämnden. Detta kan beaktas genom att regeringen - om båda parter önskar det - utser ytterligare två opartiska ledamöter i nämnden utöver ordföranden.

I fråga om omröstning i nämnden bör föreskrivas att den mening skall gälla som biträds av en majoritet. Finns inte majoritet för en viss mening gäller ordförandens mening.

Det får ankomma på parterna att förebringa den utredning som de vill åberopa i ärendet. För att undvika att avgörandet förhalas bör gälla att förhandlingarna - om inte parterna överenskommer annat - skall avslutas inom två månader från det att ärendet togs upp i nämnden. Kostnaderna för processen inför nämnden och för nämndens verksamhet bör parterna dela lika, om inte nämnden av särskilda skäl - t.ex. därför att endera parten på ett avgörande sätt fördyrat eller försvårat prövningen - bestämmer annat i enskilt fall.

Kansli- och sekretariatsfunktionerna bör kunna tillhandahållas av det allmänna genom anknytning till lämplig myndighet.

Erforderliga bestämmelser om skiljenämnden bör tas in i yrkestrafiklagstiftningen.

11.2.5 Övriga frågor

Tillståndsprövning för SJ och postverket

F.n. gäller att fråga om tillstånd till linjetrafik för SJ eller postverket prövas av regeringen, som också beslutar i taxefrågor rörande sådan trafik. Bestämmandet av tidtabeller ligger hos resp. verk.

Det framtida busstrafiksystemet kommer att på det regionala planet kräva en långtgående samordning av resurserna och en sammanhållen trafikplanering. Med hänsyn till den roll som SJ och postverket har att spela som trafikutövare är det väsentligt att även dessa verks trafik fogas in i planeringen på det sätt som bäst gagnar helhetslösningen för resp. region. Av detta följer att ovan beskrivna prövningsför-

farande inte bör ligga kvar hos regeringen utan i stället överföras till länsstyrelserna, där också tidtabellsfastställelsen får ske.

Det nu sagda innebär att resp. länsstyrelse i ett sammanhang kan ta ställning till hela den regionala trafiklösning som arbetats fram för länet.

Skyldighet att tillämpa periodkortssystem

I utredningen har man utgått från att ansvaret för att ett periodkort införs i länen skall ligga på de kommunala huvudmännen. Därvid förutses att de i regionen verksamma trafikutövarna skall kunna inordnas i systemet genom frivilliga överenskommelser, innefattande även de ekonomiska konsekvenserna av ett sådant system. Så torde också ske i de allra flesta fall, varvid samhällets stöd till busstrafiken torde komma att spela en roll för bussföretagens ställningstagande. Det kan emellertid inte uteslutas att enstaka företag, som driver en lönsam linjetrafik, av ett eller annat skäl skulle välja att stå utanför periodkortssystemet och alltså vägra att befordra resenärer med ett i länet i övrigt giltigt periodkort. En sådan utveckling skulle allvarligt försvaga systemet och försämra utbytet i sådan grad att den inte kan accepteras. Med hänsyn härtill bör föreskrivas att den som har tillstånd till lokal eller regional linjetrafik är skyldig att, mot skälig ersättning, i sin trafik befordra passagerare med periodkort. Bussföretagets intressen tillvaratas genom rätten till ersättning och genom den särskilda prövningen i skiljenämnden.

Tidsbegränsning av linjetrafiktillstånd

Som torde ha framgått av det föregående kan det inte komma ifråga att tidsbegränsa redan meddelade tillstånd, eftersom detta skulle innebära att tillstånden överfördes till huvudmannen med kringgående

av ersättningsreglerna i 19 § YTF. Däremot kan övervägas om nytillkommande tillstånd - vilka kan behövas t.ex. när det befintliga trafiknätet skall anpassas till lokala och regionala trafikplaner - bör tidsbegränsas. Därvid bör emellertid beaktas att tidsbegränsade tillstånd utan ersättningsrätt vid upphörandet - såsom ovan berörts när det gäller entreprenadavtalen - innebär en osäkerhet för tillståndshavarna som försvårar planeringen och försämrar viljan att satsa tillräckliga resurser i trafiken. Tidsbegränsningar är därmed också en väsentlig nackdel för huvudmannen som har ett självklart kvalitetskrav gentemot trafikutövarna. En bättre lösning synes vara att huvudmännen vid behov själva tar hand om nya tillstånd med utnyttjande av företrädesrätten i 12 § YTF och den ovan förordade möjligheten att driva trafiken genom entreprenör.

I detta sammanhang bör också understrykas vikten av att tillståndsmyndigheterna i anslutning till det nya trafiksystemets utbyggnad ser över trafiksituationen och återkallar trafiktillstånd som inte utnyttjas.

Områdesrelaterad linjetrafik

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen skall linjetrafik avse trafik mellan vissa orter eller på viss vägsträcka. Redan utvecklingen hittills - särskilt när det gäller s.k. kompletteringstrafik - har visat att en sådan begränsning kan utgöra ett hinder, när det gäller att välja den mest rationella trafiklösningen i vissa situationer. En tillfredsställande trafikförsörjning i områden med begränsat trafikunderlag kräver att trafiken ges en större flexibilitet än som är möjligt med en strikt anknytning till bestämda linjer. Detta behov torde bli än mera uttalat i den nya situation som kommer att utvecklas om ett periodkortssystem införs. Med hänsyn till angivna förhållan-

den bör vederbörande länsstyrelse ges möjlighet att anknyta linjetrafiktillstånd till visst område, preciserat på lämpligt sätt, inom vilket färdväg och upptagning får ske med beaktande av trafikeringsbehovet vid varje tillfälle. När det gäller att bedöma behovet av sådant tillstånd i det enskilda fallet och avgränsningen av området bör den regionala trafikplaneringen tjäna som utgångspunkt. Detsamma bör gälla ifråga om eventuella preciseringar i tillståndet av hur trafiken skall utföras.

11.3 Teknisk utformning av ersättning vid köp av trafiktjänster hos bussföretag

11.3.1 Inledning

Vid en samordning av den kollektiva trafiken inom ett län i form av ett gemensamt huvudmannaskap måste avtal träffas mellan huvudmannen och trafikutövare för köp av trafiktjänster i de fall huvudmannen väljer att ej bedriva trafiken i egen regi. I detta avsnitt redovisas kortfattat två principer för hur den tekniska uppbyggnaden av avtal mellan huvudman och busstrafikföretag vid köp av trafiktjänster kan se ut. Den ena principen avser ersättning för utförd entreprenad och den andra ersättning för att garantera oförändrad intäkt.

11.3.2 Allmänna krav

Den primära målsättningen vid utformningen av ett samarbetsavtal mellan huvudman och trafikföretag bör vara att tillförsäkra trafikföretagen en likvärdig behandling ur ersättningssynpunkt och att reglerna utformas på ett enkelt och entydigt sätt. Genom utformningen av ett entreprenadavtal bör trafikföretagen tillförsäkras full kostnadstäckning för den trafikproduktion de utför samtidigt som intäkterna levereras in till huvudmannen och därmed ger denne

möjlighet till en resultatutjämning mellan olika linjer inom hela trafikområdet.

Speciell vikt bör läggas vid följande punkter:

1. Avtalsperioden bör göras relativt lång.
2. Under avtalsperioden skall begränsade förändringar i trafikutbudet kunna vidtagas utan att ersättningsbeloppen för olika prestationsmått behöver ändras.
3. Enkelhet och entydighet i redovisningsrutiner bör eftersträvas.
4. De enskilda trafikföretagens position bör sinsemellan vara jämställd.
5. Avtalet bör ge den verkliga kostnadsnivån och följa kostnadsutvecklingen för olika kostnadsslag.

Genom att göra avtalsperioden så lång som möjligt underlättas en rationell långsiktig planering både från huvudmannens sida vad avser trafikens uppläggning, taxor, ekonomi m.m. och från trafikföretagens sida vad avser investeringar, inköps- och personplanering m.m. Långa avtalsperioder innebär att man undviker utdragna och för båda parterna kostsamma förhandlingar. För att möjliggöra en relativt lång avtalsperiod måste dock villkoret i nästa stycke vara uppfyllt.

Huvudmannen måste för att hela tiden kunna åstadkomma en rationell driftplanering ha möjlighet till begränsade förändringar i trafikens uppläggning inom ramen för gällande avtal. I annat fall skulle parterna tvingas till en helt ny förhandling, med allt vad detta innebär, varje gång anpassningar av trafikutbudet till förändringar i efterfrågan måste göras. Alternativet är kortfristiga avtal där fördelarna redovisade i föregående stycke ej uppnås.

Utformningen av redovisningsrutinerna bör ske på så sätt

att kostnader, intäkter och prestationer för den produktion avtalet omfattar klart skall kunna särskiljas från övrig verksamhet inom trafikföretaget, t.ex. annan linjetrafik eller beställningstrafik. Kostnaderna bör också kunna fördelas på ett i förväg bestämt sätt efter olika ersättningsgrundande prestationsmått.

Avtalsprinciperna bör gälla generellt för att därigenom jämställa olika trafikföretag inom ett och samma trafikområde. Det bör därigenom också vara möjligt för huvudmannen att ställa krav på trafikföretagen om likformiga redovisningsrutiner.

För att kunna uppnå en lång avtalsperiod är det rimligt att ersättningens storlek i någon form anpassas till kostnadsutvecklingen under perioden. Detta ställer krav på någon form av indexering uppbyggd på att man följer utvecklingen för olika kostnadsslag.

11.3.3 Entreprenadavtal

Utgångspunkten för ersättningen bör vara en "normaltariff" för utförda prestationer. Denna utformas med ledning av den generella anvisning som enligt det föregående avsnittet förutsätts utfärdade av en central instans. I normaltariffen sker en enhetlig behandling av samtliga trafikföretag inom hela länet (trafikområdet). Detta innebär att ersättning i princip bör utgå med samma belopp för varje enskilt prestationsmått oavsett det enskilda trafikföretagets kostnads- och intäktsstruktur. En justering bör dock kunna ske med hänsyn till av företaget ej direkt påverkbara kostnadsfaktorer som t.ex. omfattningen av pensionsåtagande eller avtalsmässiga skillnader i lönenivån för olika personalkategorier. Ersättningen bör också kunna jämkas med hänsyn till de marknadsmässiga förutsättningarna att merutnyttja tillgängliga trafikresurser

t.ex. för beställningsuppdrag. Normaltariffen bör indexeras över den tidsperiod avtalet gäller och beräknas för fordon i olika storleksklasser. Se även avsnitt 11.3.5.

Två ersättningsgrundande prestationsfaktorer kan urskiljas:

- Tidsberoende kostnader

- Vägberoende kostnader

Ersättningen bör alltså grundas på en uppgjord tids- och sträcktariff. För att bestämma ersättningsbeloppen till resp. trafikföretag behöver då i princip endast angivas som ersättningsgrundande prestation:

1. Antalet vagntimmar som åtgår för att upprätthålla fastställd turlista.
2. Antalet vagnkilometer som åtgår för att trafikera linjenätet enligt fastställd turlista.

11.3.3.1 Kalkyldata

Inom varje trafikområde (län) erfordras en detaljerad information om den kollektiva busstrafikens ekonomiska struktur för att kunna upprätta en normaltariff för ersättning till trafikföretagen avseende uppdrag i linjetrafik. I det följande redovisas kortfattat vilken typ av information som erfordras.

Den genomsnittliga lönekostnaden för förarpersonal i linjetrafik kan framräknas på basis av uppgifter i gällande avtal. Därvid skall då tas hänsyn till, förutom den direkta grundlönen, även tilläggslön av olika slag som beräknas på grundval av förläggning av arbetstiden enligt den produktion som erfordras för att utföra trafik enligt fastställd turlista. Utöver direkt lön skall också göras ett pålägg på sedvanligt

sätt för sociala avgifter av olika slag.

Fordonsberoende kostnader bestäms med hänsyn till fordonets tekniska data som ger återanskaffningskostnaden samt reparationer och underhåll under fordonets livslängd som kan bestämmas som ett procentuellt påslag på anskaffningskostnaden. Skatter bestäms enligt gällande författningar och försäkringskostnader kan beräknas utifrån tariffområde och genomsnittlig bonusklass.

11.3.3.2 Tariffer

Uppbyggnaden av normaltariffen bör baseras på ovanstående principiella uppdelning av faktorer som skall utgöra kostnadsunderlag.

För bestämning av den tidsberoende delen av tariffen erfordras särskiljande av kostnadsposter som är hänförbara till dels att hålla fordon och dels direkta timkostnader för trafikpersonal.

Den tidsberoende delen av fordonskostnaderna innefattar bl.a. skatt, försäkringar, viss värdeminskning, ränta på kapital bundet i fordon. Trafiklönernas timkostnad bestäms enligt vad som redovisats i det föregående. Den totala tidskostnaden erhålls sedan genom att fordonskostnader och trafiklönekostnader per timme slås ihop. På detta bör kunna göras ett påslag för administration och viss vinstmarginal varigenom erhålls en total timkostnad som ger en beräknad timtariff.

För bestämning av den vägberoende delen av tariffen erfordras delkostnadsposter som är bundna i princip enbart till graden av fordonsanvändning. Delposter som ingår är viss värdeminskning (genomsnittlig livslängd i km), förslitning på gummiutrustning, service, drivmedel, drivmedelsskatt, reparation och underhåll. En summering av dessa poster ger en genomsnittlig

driftkostnad per kilometer. Till denna läggs på samma sätt som för den tidsberoende kostnaden, administrations- och vinstpålägg. Sammanräknat erhålls en sträcktariff.

11.3.4 Intäktsbaserat avtal

I vissa fall, då samarbetet mellan huvudmannen och trafikföretaget begränsas till att avse enbart taxan, kan ett alternativ till entreprenadavtalet vara ett intäktsbaserat avtal. Grundprincipen för en sådan överenskommelse är att trafikutövaren mot det att han t.ex. inför ett regionalt periodkort i sin taxa garanteras en viss intäktsnivå under avtalsperioden. Det förutsätts då att trafikutbudet ej förändras i någon nämnvärd grad under avtalsperioden på grund av kapacitetsöverskridande genom en resvolymökning. Avtalet innebär också att trafikföretaget i princip förbinder sig att ej reducera trafikutbudet under perioden.

Ett intäktsbaserat avtal kräver att huvudmannen erhåller en ganska ingående resandestatistik för de linjer som omfattas av samarbetet. Med nuvarande teknik för informationsinsamling av detta slag erfordras en serie manuella trafikräkningar på de aktuella linjerna för att erhålla uppgifter om antalet resor och en färdbevisfördelning. Eventuellt behövs också en uppdelning av resenärerna på resmålsfördelning och kategorier. Trafikräkningarna måste genomföras dels i form av förundersökning för att bestämma den ursprungliga intäktsnivån och dels i form av fortlöpande undersökningar under avtalsperioden för att bestämma förändringarna i resvolym, färdbevisfördelning och intäktsnivå.

Ersättningen som skall utgå till trafikutövaren beräknas på basis av ovanstående informationer och är i princip lika med skillnaden mellan den ursprung-

liga intäkten och det faktiska utfallet. Detta under förutsättning att åtagandet ej medför en ökad resursinsats från trafikföretagets sida.

11.3.5 Index

För att skapa förutsättning för avtal med längre löptid än ett år bör någon form av indexering av de utifrån basåret beräknade ersättningsbeloppen göras. Vid användning av index bör det grundläggande kriteriet vara att välja sådana indexserier som speglar den faktiska kostnadsutvecklingen på de kostnadsslag som skall indexeras.

Ersättningsbeloppen för olika prestationer bör dock under mer normala förhållanden endast justeras en gång per år. Lämplig tidpunkt för förändring av dessa belopp bör väljas med hänsyn till huvudmannens resp. trafikföretagens räkenskapsperioder och med hänsyn till publicerandet av olika index. Indexserierna bör därför rimligen baseras på årsmedeltal.

Vid intäktsbaserat avtal bör ersättningen kunna justeras med hänsyn till förändringar i den generella prisnivån för en viss bestämd taxa som får utgöra referens. Exempelvis kan den av länsstyrelsen fastställda maximitaxan för personbefordran i linjetrafik med buss utgöra grund för justering av garantibeloppet.

11.4 Periodkortssystemets tillämplighet i fråga om järnvägstrafiken

11.4.1 Inledning

Utredningen har i avsnitt 11.2 redovisat hur busstrafiken bör infogas i ett periodkortssystem och den betydelse denna trafik kan komma att få. Tillämpningen av ett periodkortssystem i fråga om järnväg kräver emellertid särskilda överväganden, eftersom järnvägstrafiken företer flera, i sammanhanget relevanta särdrag. Bl.a. gäller att järnvägstrafik vanligen är långdistant och huvudsakligen tillgodoser ett interregionalt trafikbehov. Vidare är persontrafiken på järnväg, på ett annat sätt än busstrafiken, integrerad med godstrafiken. På vissa håll spelar emellertid järnvägen en betydelsefull roll för den regionala trafikförsörjningen. Som exempel kan nämnas den stora omfattning som järnvägsresorna inom Malmöhus län har. Som framgår av tabell 2.5 uppgick antalet inomlänsresor på järnväg i detta län till inte mindre än 2,8 milj. under år 1973 eller 35 % av alla sådana resor i landet[1]. Det finns anledning att räkna med att järnvägens betydelse för det regionala resandet kan komma att öka genom införandet av ett periodkortssystem som omfattar även järnvägstrafiken.

När det gäller att infoga järnvägstrafiken i ett periodkortssystem bör tillämpningsområdet avgränsas så att man från systemets tillämpning undantar sådana hårt belastade tåg som i första hand tillgodoser snabba resor på långa avstånd, dvs. i regel expresstågen.

I fråga om de sätt på vilka ett periodkortssystem kan göras tillämpligt på järnvägstrafiken kan man

---

1) Värdena avser resor med SJ-tåg.

konstatera att huvudmannens valmöjligheter är i vissa hänseenden begränsade. I fråga om busstrafiken kan systemet, som har framgått tidigare, genomföras på flera olika sätt. I egenskap av ansvarig för systemet kan huvudmannen träffa avtal med trafikföretag om att företaget mot viss ersättning skall upplåta bussarna även för resenärer med periodkort. En annan möjlighet är att huvudmannen med eget tillstånd driver trafiken men med entreprenörer som svarar för fordons- och personalinsatserna. En tredje möjlighet slutligen är att huvudmannen med stöd av eget tillstånd driver trafiken med egna fordon och egen personal. Beroende på vilken form man väljer får periodkortssystemet olika konsekvenser i ekonomiskt hänseende för huvudmannen.

När det gäller järnvägstrafiken står det klart att några möjligheter knappast kan eller bör öppnas för huvudmannen att i egen regi driva någon form av regional trafik. Det är alltså enbart den första av de lösningar som nyss har redovisats som är möjlig i realiteten. För järnvägstrafikens del måste huvudmannen alltså träffa avtal med järnvägsföretaget (i fortsättningen benämnt SJ) varigenom detta åtar sig att upplåta tågen för periodkortsresenärer. Utredningen kommer i det följande att närmare redovisa hur ersättningsfrågorna bör lösas.

11.4.2 Grunder för bestämmande av ersättningen

Om SJ upplåter tåg för periodkortsresenärer i vissa relationer får detta olika konsekvenser för företaget. Ett intäktsbortfall uppstår genom att man i stället för resande med vanliga biljetter får resande som utnyttjar periodkort. Vidare medför i vissa fall det ökade resande som införande av ett periodkortssystem kan innebära ökade kostnader för järnvägsföretaget. Mot denna bakgrund

torde det finnas två grundläggande utgångspunkter för diskussionen om hur ersättningen bör bestämmas. Den ena bör vara att järnvägen inte skall vidkännas ett intäktsbortfall i fråga om trafiken i den relation där periodkortssystemet skall tillämpas. Med andra ord skall bandelen i intäktshänseende bibehållas vid oförändrad nivå. En andra utgångspunkt bör vara att järnvägen erhåller ersättning också för merresande som sker på grund av periodkortets införande enligt vad som framgår av följande.

Den oförändrade intäktsnivån kan inte rimligtvis ligga fast i tiden utan måste kunna framskrivas med hänsyn dels till allmänt sett ändrat kostnadsläge, dels till de ändringar i resvolym som skulle ha inträffat på bandelen, om inte rabattsystemet hade införts.

Förändringarna av intäktsnivån kan knytas till den allmänna nivån hos järnvägens persontrafiktaxa. Om järnvägstaxan höjs med t.ex. 5 %, framskrivs den garanterade intäkten med samma procenttal. Persontrafiktaxan fastställs av regeringen och är densamma för alla bandelar på järnvägsnätet. Taxan på SJ-nätet är i princip kostnadsanpassad, vilket sammanhänger med SJ:s ekonomiska målsättning. Persontrafiktaxan kan sägas spegla kostnadsläget på affärsbanenätet och lämpar sig därför som framskrivningsfaktor för intäktsnivån i utgångsläget.

Intäktsnivån bör som nämnts också framskrivas med hänsyn till de ändringar i resvolym - ökning eller minskning - som skulle ha inträffat om ett periodkortssystem inte tillämpats på bandelen. Genom en sådan framskrivning undviker man t.ex. att huvudmannen får betala en för hög ersättning för sådana bandelar som skulle fått en

sjunkande resfrekvens. Detta torde f.n. vara mest aktuellt på bandelar tillhörande det trafiksvaga bannätet. Framskrivningarna på dessa bandelar skulle kunna göras med hjälp av de uppgifter om resandeutvecklingen på bandelen som framkommit i samband med de dittills vart tredje år genomförda separatredovisningarna. För bandelar tillhörande affärsbanenätet saknas motsvarande material. Framskrivningen torde där få göras mot bakgrund av utvecklingen vid hela järnvägsföretaget.

I sammanhanget kan noteras att resanderäkningar behöver genomföras såväl i samband med avtalets ingående som tid efter annan under avtalsperioderna. Resanderäkningarna bör genomföras i form av relationsvisa strukturundersökningar under några representativa räkningsperioder.

I avtalsförhållandet SJ/huvudmannen är det den senare som har ansvaret för att periodkortssystemet kan tillämpas, medan transportföretaget säljer sina tjänster till huvudmannen. Från järnvägens sida kan det därför hävdas att det är naturligt att ersättningen bestäms med utgångspunkt i tillämpade järnvägsbiljetter. En naturlig beräkningsgrund skulle därvid kunna vara att ersättningen bestäms efter genomsnittsintäkten per personkilometer för den aktuella bandelen, multiplicerad med det totala antalet personkilometer för periodkortsresenärerna. Beräkningen av genomsnittsintäkten skulle då basera sig på den intäkt som hade erhållits vid försäljning av vanliga järnvägsbiljetter, varvid hänsyn måste tas till alla slag av förekommande biljetter.

Uppgifter om intäkt per personkilometer på olika bandelar finns emellertid endast tillgängliga på det ersättningsberättigade bannätet inom ramen

för separatredovisningarna. Av dessa framgår att intäkterna varierar i endast begränsad utsträckning på olika bandelar. Medeltalet för de trafiksvaga bandelarna ligger enligt 1975 års separatredovisning på 16,0 öre per personkilometer, för affärsbanenätet på 16,7 öre och för hela SJ på 16,6 öre per personkilometer. Det torde f.n. inte vara möjligt eller rimligt att söka ta fram dessa uppgifter för affärsbanenätets bandelar. Det bör därför vara tillräckligt att bestämma ersättningen efter genomsnittsintäkten per personkilometer för järnvägsföretaget som helhet.

Utredningen är medveten om att utgångspunkterna för den förordade metoden för beräkning av ersättning - nämligen dels det resandeunderlag som skulle ha funnits utan ett periodkortssystem och dels det genomsnittliga biljettpriset - med åren blir mindre realistiska. Innan man har kommit så långt bör emellertid periodkortets tillämpning på järnväg ha vunnit sådan stadga att man inte behöver någon direkt reglering för systemets tillämpning.

De beräkningsgrunder som nu har redovisats ger samma resultat om resandet inte ökar genom periodkortssystemets införande. Under denna förutsättning kan det konstateras att man uppnår en entydig ersättningsgrund som innebär att behovet av förhandlingar om själva ersättningens storlek blir begränsat. Vad som kan bli en förhandlingsfråga är endast den ersättning till järnvägsföretaget som aktualiseras på grund av merresandet till följd av periodkortssystemet.

Olika skäl talar för att man bör beräkna ersättning för merresandet med hänsyn till priset för en genomsnittsbiljett. Ett sådant skäl

är att järnvägen får vissa ökade kostnader som i stor utsträckning är avhängiga av resandetillväxtens omfattning och som företaget måste kompenseras för. Ett annat skäl är att det är väsentligt att SJ genom ett visst av resandeökningen beroende överskott i trafiken har ett incitament för att satsa på periodkortssystemet. Å andra sidan sker resandeökningen genom åtgärder som huvudmannen vidtar och inte genom insatser från järnvägens sida. Detta förhållande gör det rimligt att huvudmannen tillförsäkras en viss mängdrabatt. Bestämmandet av storleken av denna rabatt är emellertid förenat med vissa problem. Olika faktorer får vägas in vid denna bedömning bl.a. arten och storleken av de kostnader järnvägsföretaget åsamkas. En strävan bör vara att åstadkomma en enkel schablonregel som kan ges generell tillämpning.

I vissa fall kan en resandeökning inträda i sådana relationer och tidslägen där någon överkapacitet inte alls finns eller är mycket ringa. Med hänsyn till att periodkortssystemet i princip inte skall gälla på expresståg, dvs. på de erfarenhetsmässigt mest belastade tågen, torde det dock i stor utsträckning vara möjligt att ta hand om ökningen inom ramen för befintlig kapacitet. I en hel del fall erfordras inga speciella åtgärder från SJ:s sida för att möta resandeökningen, man kan helt enkelt erbjuda platser som inte utnyttjas. I sammanhanget kan noteras att den genomsnittliga beläggningen på SJ:s personförande tåg uppgår till 36 %. Även om beläggningsprocenten varierar i stor utsträckning på olika bandelar, delsträckor, tåg, tider av året och veckodagar ger uppgiften en indikation om antalet icke utnyttjade platser.

I de fall särskilda åtgärder krävs för att ta hand om det ökade resandet bör det vara möjligt

att sätta in flera vagnar i vissa tåg eller anordna flera tåg utan att man därför behöver göra investeringar i fasta anläggningar e.d. Flexibiliteten i trafikuppläggningen pekar på att man genom sådana åtgärder kan möta resandeökningen på ett smidigt sätt i de allra flesta fall.

Man kan emellertid i vissa speciella fall komma i den situationen att den ökade resandeströmmen kanske i förening med krav på visst tidsläge gör det nödvändigt att sätta in speciella tåg som inte får någon alternativanvändning eller som inte kan utnyttjas till andra trafikuppgifter under avtalstiden, bygga ut spår eller plattformar, förbättra signalsystemet etc. Det kan i sådana fall vara svårt att ordna trafiken på ett sådant sätt att kostnadsökningarna kan hållas på en nivå som ryms inom ramen för en ersättning baserad på en schablonregel.

11.4.3 Bestämning av ersättningens storlek

Införande av periodkortssystemet på järnväg förutsätter att avtal träffas mellan huvudmannen och järnvägsföretaget. Enligt en huvudregel bör SJ vara skyldig att upplåta tågen - med undantag för expresstågen - för periodkortsresenärer mot en viss ersättning.

I avtalet bör anges dels vilka bandelar, tåg och sträckor som kortet gäller för, dels vilka tåg och sträckor det inte gäller för. Avtalet bör i denna del justeras inför varje ny tidtabellsperiod. Av avtalet skall vidare framgå de grunder efter vilka huvudmannen skall ersätta järnvägsföretaget. Det naturliga är att ersättningen bestäms efter förhandlingar mellan parterna.

Det är emellertid nödvändigt att systemet utformas så att det kan användas även för det fall att man inte kan bestämma ersättningen förhandlingsvägen. En fråga som därför bör diskuteras är om tvister mellan parterna skulle kunna prövas av en särskild skiljenämnd på sätt som har föreslagits i fråga om busstrafiken.

Vissa avgörande skillnader mellan järnvägstrafik och busstrafik medför emellertid att ett skiljenämndsförfarande inte kan få samma verkan gentemot de båda parterna som när fråga är om busstrafik. Nämndens avgörande vid tvist mellan huvudmannen och ett bussföretag innebär att beslutet är bindande för parterna. För bussföretagets del medför detta att trafikeringsvägran kan leda till återkallelse av trafiktillståndet utan åtföljande inlösenskyldighet för huvudmannen. Om huvudmannen inte anser sig kunna acceptera nämndens beslut och bussföretaget inskränker eller lägger ner trafiken på grund av otillräcklig ersättning, får nämndens beslut den konsekvensen att återkallelse av trafiktillståndet är förenat med inlösenskyldighet enligt 19 § 2 mom. YTF.

En motsvarande sanktionsordning är av naturliga skäl inte möjlig att tillämpa i förhållandet mellan huvudmannen och ett järnvägsföretag.

En ordning som däremot i en del fall skulle kunna bidra till att förhandlingarna mellan huvudmannen och SJ jämförelsevis snabbt resulterar i avtal är att huvudmannen ges möjlighet att erhålla linjetrafiktillstånd för buss på en sträcka som löper parallellt med järnvägen. Eventualiteten av en sådan åtgärd skulle kunna få den konsekvensen att parterna inte enbart blir fixerade vid hur stor ersättningen skall vara till SJ för att periodkortet skall få giltighet på en viss bandel.

Parterna får därutöver även möjlighet att väga för- och nackdelar som är förenade med andra trafiklösningar.

Genom att tillåta parallell busstrafik ges huvudmannen, i de fall han finner det offererade priset från SJ för högt, möjlighet att väga detta mot kostnaden för busstrafik på parallell vägsträcka. Vid jämförelsen kan han då också beakta de större möjligheter han har att påverka trafikutbudet om han väljer bussalternativet i stället för järnväg.

En utveckling mot ett mera allmänt tillåtande av parallell busstrafik synes emellertid vara mindre lämplig ur trafikpolitisk synpunkt. Det gäller nämligen att se fördelningen på trafikmedel inte enbart ur ett regionalt perspektiv utan på ett mera övergripande sätt där man även beaktar SJ:s möjligheter att tillgodose även det långväga resandet. Ett bortfall av resande på en järnvägssträcka inom en region till följd av parallell busstrafik skulle nämligen kunna försämra de trafikekonomiska förutsättningarna inte bara för trafiken på den bandel som närmast berörs utan även för järnvägstrafiken i omkringliggande regioner.

Ett ytterligare argument mot ett avgörande i skiljenämnd är att bestämningen av ersättningen måste grundas på mera skönsmässiga bedömningar, t.ex. när det gäller att avgöra SJ:s intresse av att upprätthålla regional trafik. Till detta kommer att det kan vara svårt att bedöma merkostnaderna för SJ enbart ur ett regionalt perspektiv med hänsyn till att järnvägsresor i allmänhet är långväga.

En lösning med skiljenämnd är alltså inte lämplig för järnvägstrafik. Å andra sidan visar

övervägandena att det bör vara möjligt att i ersättningsfrågan komma fram till en schablonregel som har principiell giltighet för alla regioner. Detta skulle kunna ske genom att man centralt fastställer en schablonersättning. Denna skulle då ligga på lämplig nivå mellan den persontrafikintäkt som SJ skulle ha erhållit om man endast önskar att bibehålla en oförändrad intäktsnivå och vad som skulle tillfalla järnvägen om ersättning utgår även för det merresande som sker efter periodkortets införande, i det senare fallet beräknad som om varje resenär betalar en genomsnittlig järnvägsbiljett för respektive relation. Schablonersättningen kan lämpligen uttryckas som en fördelningsprocent mellan de båda nämnda nivåerna. Genom en sådan ordning kommer båda parter (huvudmannen och SJ) att få fördel av merresandet. Schablonersättningens storlek får avvägas mot att järnvägens verkliga merkostnader för periodkortssystemet i åtskilliga fall blir av jämförelsevis liten omfattning. Så är ju i första hand fallet när "de tomma platserna" i tågen utnyttjas av periodkortsresenärer. Ersättningen bör emellertid samtidigt avvägas med hänsyn till att den bör kunna rymma merkostnaderna för kapacitetsökning t.ex. i form av ytterligare vagnar eller tåg. I sammanhanget erinras om att järnvägens persontrafiktaxa är kostnadsanpassad på så sätt att en rimlig trafikökning med ökade intäkter bör kunna mötas genom insats av ytterligare rullande material utan krav på särskild ersättning. Vidare skall beaktas att ersättningen till SJ skall vara så stor att det finns ett incitament för företaget att vilja upprätthålla regionala tågförbindelser. Strävan måste vara att tillse att företaget genom ersättningen för sin roll i periodkortssystemet erhåller täckning för merkostnaderna i trafiken, utslaget på det totala trafikarbetet inom ramen för systemet i landet i dess helhet.

De regionala förhållandena kommer i periodkortssystemet att slå igenom genom att endast schablonersättningen bestäms centralt, medan ersättningens absoluta storlek blir beroende i första hand av olika förhållanden i fråga om trafiken på den bandel som berörs.

Den nu beskrivna schablonersättningen bör fastställas av regeringen efter bl.a. hörande av SJ och efter överläggningar med landstings- och kommunförbunden. Till grund för regeringens beslut får då ligga en kartläggning av de faktorer som påverkar ersättningens storlek. I första hand avses härmed uppgifter om det väntade merresandet och om SJ:s beräknade merkostnader. Härav följer att en sådan avvägning kan göras först i slutskedet av förhandlingarna mellan parterna i nära anslutning till genomförandet.

Eftersom ersättningen är beroende av hur resandeutvecklingen blir efter periodkortssystemets införande - något som man självfallet inte kan förutse med någon större grad av säkerhet i utgångsläget - blir det nödvändigt att se över ersättningen efter något års förlopp. Även härvid kommer behovet av representativa resanderäkningar in i bilden.

Redan tidigare har nämnts att införande av ett periodkortssystem i speciella fall kan medföra kostnader för SJ som inte ryms inom ramen för en schablonersättning och som bör berättiga företaget att erhålla en högre ersättning av huvudmannen. Sådan ersättning bör ifrågakomma vad gäller avskrivningskostnader för fasta anläggningar och rullande materiel samt räntekostnader för i anläggningarna bundet kapital. De fasta anläggningarna kan avse nya plattformar, gångtunnlar, skötselhallar, mötes- eller uppställningsspår, huvudspår, signalutrustningar m.m.

Med rullande materiel avses sådant som måste anskaffas enbart för den nytillkommande trafiken.

Vissa av de nya fasta anläggningarna kan anses helt bundna till det uppdrag SJ åtar sig gentemot huvudmannen. Kostnaderna bör därmed helt belasta huvudmannen. Sådana anläggningar kännetecknas av att de tillkommit enbart med hänsyn till den genom periodkortstrafiken nygenererade trafiken och av att de inte behövs för SJ:s övriga trafik. Detta kan i första hand gälla nya spår på stationer, nya plattformar, gångtunnlar och skötselhallar. Det kan här vara fråga om sådant nytt tågspår på vändstation som är nödvändigt för att lokaltåg skall kunna ställas upp så att det inte hindrar fjärrtrafiken och som inte kommer att användas för annan trafik än den nytillkommande lokaltrafiken. Det kan också gälla sådana plattformar som krävs i samband med att huvudmannen har anspråk på speciella vagntyper och som medger snabbare av- och påstigning. Det framstår inte heller som rimligt att SJ skall bidra till kostnaderna för sådana anordningar som behövs till den resande allmänhetens skydd vid väsentliga ökningar i det lokala resandet till följd av införande av ett periodkort. Sådana anordningar kan utgöras av gångtunnlar, avspärrningsanordningar m.m. Det är likaså naturligt att huvudmannen helt svarar för kostnaderna för sådana skötselhallar och spår som kan komma att krävas vid användning av speciell vagnmateriel i den lokala trafiken.

Vad här sagts om fasta anläggningar gäller också i allt väsentligt sådan rullande materiel som måste anskaffas enbart för den nytillkommande trafiken. I första hand avses tåg av typ SL-tåg men det kan också gälla mer traditionell lok- och vagnmateriel, t.ex. förortsvagnar. Det är naturligt att kostnaderna för sådan materiel

helt belastar huvudmannen, eftersom den inte används i SJ:s övriga trafik.

Övriga anläggningar såsom nya huvudspår och signalutrustningar på stationssträckor kommer såväl den nytillkommande periodkortstrafiken som den "gamla" trafiken till godo. I sådana fall bör kostnaden belasta både SJ och huvudmannen. Som fördelningsnyckel torde antalet tågkilometer kunna användas. Därvid bör antalet tågkilometer för nyinsatta tåg för periodkortsresenärer ställas i relation till totala antalet kilometer. Även godstågen bör ingå i beräkningarna.

De driftkostnader (inkl. personalkostnader) som är förknippade med sådana nya anläggningar skall inte ingå i den särskilda överenskommelsen. Kostnader av denna art får anses ingå i schablonersättningen, som ligger "i botten" för den särskilda överenskommelsen.

Avskrivningskostnaderna beräknas på basis av återanskaffningsvärde (nuvärde). I sammanhanget bör den relativt långa avskrivningstiden för järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel beaktas. Om detta inte kan ske genom motsvarande långa avtalsperioder bör speciella överenskommelser träffas, där SJ:s riskåtagande regleras från ett ur företagsekonomisk synpunkt rimligt sätt.

Huvudmannen skall äga rätt att granska redovisningen och det räkenskapsmaterial som ligger till grund för denna.

Utredningen vill understryka att de föreslagna riktlinjerna för en särskild ersättning endast kommer att behöva tillämpas när det gäller alldeles speciella fall där ett tillmötesgående

av huvudmannens önskemål om trafikuppläggningen medför en språngartad kostnadsökning av betydande omfattning för SJ. Det normala skall vara att schablonregeln tillämpas.

Om SJ och huvudmannen inte kan komma överens om särskild ersättning, bör regeringen - på endera partens begäran - ha att ta ställning till om schablonersättningen skall vara tillfyllest i det enskilda fallet eller inte och vidare möjligen vid behov besluta om de nya tåg, uppehåll m.m. som kan höra samman med frågan. Däremot bör det ej ankomma på regeringen att bestämma storleken på den särskilda ersättning som det kan vara fråga om.

Skulle parterna (SJ och huvudmannen), även sedan regeringen har uttalat att schablonersättningen inte skall tillämpas, inte komma överens bör huvudmannen ha rätt att tillgodose trafikbehovet genom inrättande av busstrafik i enlighet med de möjligheter som erbjuds genom bestämmelserna i YTF. En sådan möjlighet bör finnas även i de fall då avtal om viss järnvägstrafik redan finns men där behov föreligger av ökade trafikinsatser.

Utredningens föregående överväganden har inte beaktat de investerings-, drift- och ersättningsfrågor som sammanhänger med SL-trafiken. Denna regleras genom särskilda avtal och får bedömas utifrån sina särskilda förutsättningar i annat sammanhang.

Utredningen förutsätter att de förslag till riktlinjer för hur SJ bör få ersättning för att tåg upplåts för periodkortsresenärer också i tillämpliga delar kan användas vid avtalsuppgörelse mellan en huvudman och järnvägsföretaget TGOJ.

12 GENOMFÖRANDE AV EN ORDNING MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP FÖR LOKAL OCH REGIONAL TRAFIK. HUVUDMÄNNEN OCH DET REGIONALA PERIODKORTSSYSTEMET

12.1 Utgångspunkter

Utredningen har i föregående avsnitt kunnat konstatera att ett införande av ett regionalt gällande periodkortssystem kan få en lång rad positiva konsekvenser för såväl de enskilda hushållen som för samhället. Kostnaderna för reformen framstår i jämförelse därmed som mera måttliga. Det har därför funnits anledning att överväga om tillhandahållandet av ett regionalt gällande periodkortssystem skulle vara en obligatorisk kommunal uppgift.

Ett skäl som skulle tala för någon form av obligatorium är den skillnad i resstandard som nu finns mellan de områden i landet, där man nu har tillgång till enhetskort i trafiken, och övriga delar av landet. Denna sociala olikhet berör ungefär halva landets folkmängd. Samtidigt gäller att ett obligatorium i detta sammanhang knappast kan införas utan relativt långtgående föreskrifter, bl.a. i fråga om prissättningen på periodkorten. Av det föregående framgår att huvudansvaret för den regionala och lokala trafikförsörjningen föreslås åvila landstings- och primärkommunerna. Detta talar för att dessa - utifrån att huvudmannaskapsfrågan i resp. län löses - själva bestämmer om införandet och utformningen av ett periodkortssystem. Ett argument för en sådan lösning är att förhållandena kan skifta i landets olika delar och att huvudmannen då skall ha möjlighet att väga för- och nackdelar med ett periodkortssystem gentemot konsekvenserna av andra former av ekonomiskt engagemang i kollektivtrafiken. En sådan lösning ligger också

i linje med den strävan som finns att minska den statliga regleringen av kommunala uppgifter.

Den nämnda självbestämmanderätten bör gälla hela taxesystemet och då inbegripet även prisnivån på ett periodkort samt möjligheten därvid att tillhandahålla flera olika kort med skilda prisnivåer. En ordning som i många delar av landet då kan te sig naturlig är att vid sidan om ett regionalt periodkort - gällande för resor inom hela länet - också tillhandahålla lokala rabattkort med något lägre pris, gällande för resor enbart inom resp. kommun i länet. Utredningen räknar med att i de kommuner där lokala rabattkort införts, dessa bibehålls.

Som framgår av det föregående utgör frivillighet i fråga om det regionala periodkortes införande en grundläggande tanke i utredningens förslag för att bereda huvudmännen möjlighet till anpassning till de regionala förutsättningarna.

Det synes lämpligt att man efter viss tid, förslagsvis fem år, tar upp till prövning huruvida den föreslagna ordningen fungerat tillfredsställande eller om systemet i något hänseende behöver ges en annan utformning.

Med ett frivilligsystem blir statens roll närmast att på olika sätt söka medverka till att införandet av rabattsystemet kan underlättas. Detta kan ske genom att staten anger vissa förutsättningar för verksamheten. Det gäller i första hand åtgärder som möjliggör lösningen av den med ett periodkortssystem nära sammanhängande huvudmannaskapsfrågan. Det gäller vidare någon form av ökat ekonomiskt stöd samt anvisningar som klarlägger den lämpligaste geografiska avgränsningen för ett periodkortssystem och sättet för att lösa gränsfrågor

i en del fall. Av intresse är exempelvis också med busstrafiken sammanhängande tillståndsfrågor, vilka närmare beskrivits i kapitel 11.

I det följande redovisas mera utförligt hur staten genom författningsreglering eller på annat sätt kan underlätta ett genomförande av ett periodkortssystem.

12.2 Huvudmannaskapsfrågan

Av avsnitt 7.5 framgår att det i alla län utom Stockholms och Gotlands län bör ankomma på landstingskommunen och primärkommunerna att gemensamt svara för den lokala och regionala kollektiva landsvägstrafiken. Huvudmannaskapet kan utövas genom ett för ändamålet bildat kommunalförbund eller aktiebolag. I Stockholms län är redan landstingskommunen huvudman för trafikförsörjningen. För Gotlands län föreslås Gotlands kommun.

Av avsnitt 7.5 framgår också att en viss mindre ändring i kommunalförbundslagen måste genomföras för att det skall vara möjligt att bilda kommunalförbund mellan landstingskommun och primärkommun som ingår i landsting.

Etablering av en huvudman och av ett verkställande organ för en sådan är en grundläggande förutsättning för att ett regionalt gällande periodkortssystem skall kunna genomföras.

Vad sedan gäller formerna för huvudmannaskapet - bolag eller kommunalförbund - samt i fråga om landstingskommunens och primärkommunernas resp. andelar i huvudmannaskapet synes det lämpligt att landstingskommunen och de olika primärkommunerna i första hand bestämmer detta själva. Detta kan innebära beträffande t.ex. andelarna i huvudmannaskapet att man i vissa län bestämmer

sig för att landstingskommunen har hälften av aktiekapitalet, resp. tillsätter hälften av antalet förbundsfullmäktige, medan primärkommunerna äger, resp. tillsätter den andra hälften i proportion till varje kommuns invånareantalet. I andra län däremot kan man kanske finna det lämpligare med något annorlunda proportioner vad gäller graden av ansvar. Efter överenskommelse mellan parterna är det också möjligt att låta huvudmannaskapet utövas av landstingskommunen ensam eller av primärkommunerna gemensamt utan medverkan av landstingskommunen.

Även vad gäller sättet att fördela underskottet i trafikrörelsen på de olika parterna samt sättet att välja styrelse bör det i första hand ankomma på de kommunala intressenterna att själva bestämma vilken ordning som i dessa hänseenden lämpligen skall gälla.

Med hänsyn till att länsstyrelsen har det allmänna ansvaret för den regionala trafikplaneringen och samhällsplaneringen i övrigt i länet och att det är länsstyrelsen som i fråga om huvudmannaskapet för trafikförsörjningen skall fastställa förbundsordningen för kommunalförbundet, resp. bolagsordningen för aktiebolaget, synes det lämpligt att länsstyrelsen tar initiativ till överläggningar med de kommunala intressenterna i länet i syfte att få huvudmannaskapet organiserat så snart detta är möjligt. Länsstyrelsen bör också - med utnyttjande av sin utredningsverksamhet och den erfarenhet som finns med arbetet med den regionala trafikplaneringen - vid behov och i samråd med kommunerna, medverka till att erforderliga utredningar görs. Vidare bör länsstyrelsen vid behov även förhandlingsvägen söka överbrygga olika uppfattningar beträffande huvudmannaskapets sammansättning och principerna för fördelning av uppkommande underskott i rörelsen.

För att man inom rimlig tid skall kunna nå fram till en gemensam lösning eller för att undvika att någon enstaka kommun även på längre sikt förhindrar en sådan bör emellertid också i särskild författning uttalas vid vilken tidpunkt huvudmannaskapet senast skall vara etablerat. En sådan föreskrift skulle kunna ha följande innebörd:

I varje län skall finnas en kommunal huvudman för den lokala och regionala kollektiva landsvägstrafiken. I Stockholms län utövas huvudmannaskapet av landstingskommunen och i Gotlands län av Gotlands kommun. I övriga län är det en uppgift för landstingskommunen och primärkommunerna att gemensamt svara för trafikförsörjningen. Parterna äger rätt att under en treårsperiod själva träffa överenskommelse om formerna för huvudmannaskapet (kommunalförbund eller aktiebolag), landstingskommunens och primärkommunernas resp. andelar i huvudmannaskapet samt sättet att fördela underskottet i rörelsen.

Om inte landstingskommunen och primärkommunerna i länet inom treårsperioden kunnat enas i ovannämnda hänseenden träder - i enlighet med vad som i det följande sägs - vissa normbestämmelser i tillämpning.

I avsnitt 12.5 beskrivs olika tänkbara utvecklingsstadier vid etableringen av det gemensamma huvudmannaskapet för trafikförsörjningen och bl.a. vilka statsbidragsbestämmelser som då skall tillämpas.

Förslag till normbestämmelser för huvudmannaskapets sammansättning och för sättet att fördela underskott framgår av avsnitt 7.5. Bestämmelserna redovisas dock även här. Utredningen vill

också erinra om den modell för utseende av styrelse i kommunalförbundet eller aktiebolaget, som beskrivits i avsnitt 7.5. Denna modell har dock endast karaktären av rekommendation och anger endast ett av flera olika sätt att utse styrelse.

a) Normbestämmelse för formen för huvudmannaskapet samt andelarna i detta

I alla län utom Stockholms och Gotlands län utövas huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg m.m. (jmf avsnitt 7.3) gemensamt av landstingskommunen och primärkommunerna i länet. I Stockholms län är landstingskommunen huvudman för trafikförsörjningen och i Gotlands län Gotlands kommun.

Huvudmannaskapet utövas genom för ändamålet bildat kommunalförbund. Därest fråga härom väcks må dock länsstyrelsen efter hörande av landstingskommunen och samtliga primärkommuner i länet kunna förordna att huvudmannaskapet i stället utövas genom ett för ändamålet bildat aktiebolag.

I fråga om beslutsordningen gäller vad som föreskrivs i kommunalförbundslagen eller aktiebolagslagen. Dock förutsätts i fråga om aktiebolag, att den dispositiva bestämmelsen i aktiebolagslagen innebärande begränsning av rösträtten för enskild aktieägare inte tillämpas utan ersätts med en möjlighet att rösta efter det faktiska aktieinnehavet.

I alla län utom Stockholms, Gotlands, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län äger landstingskommunen hälften av aktiekapitalet, resp. tillsätter hälften av antalet förbundsfullmäktige. Primärkommunerna äger, resp. tillsätter den andra

hälften. Den primärkommunala andelen fördelas mellan primärkommunerna i förhållande till invånarantalet.

I Malmöhus län äger landstingskommunen, Malmö kommun och övriga primärkommuner tillhopa vardera en tredjedel av aktiekapitalet resp. tillsätter vardera en tredjedel av antalet förbundsfullmäktige. Den till övriga primärkommuner hänförliga tredjedelen fördelas mellan dessa i förhållande till invånarantalet.

I Göteborgs och Bohus län äger landstingskommunen en fjärdedel av aktiekapitalet resp. tillsätter en fjärdedel av antalet förbundsfullmäktige. Göteborgs kommun äger hälften av aktiekapitalet resp. tillsätter hälften av antalet förbundsfullmäktige. Den återstående fjärdedelen fördelas mellan övriga primärkommuner i förhållande till invånarantalet.

b) Normbestämmelse för fördelning av underskottet i rörelsen

I alla län utom Stockholms och Gotlands län uppdelas underskottet i en landstingskommunal och en primärkommunal hälft. Den primärkommunala hälften fördelas på primärkommunerna med hänsyn till trafikarbetet i resp. kommun.

I Malmöhus och Göteborgs och Bohus län fördelas den landstingskommunala hälften mellan landstingskommunen och Malmö resp. Göteborgs kommun i proportion till skatteunderlagets storlek i landstingskommunen och Malmö, resp. Göteborgs kommun.

I Stockholms län och i Gotlands län åvilar underskottet landstingskommunen resp. primärkommunen ensam.

c) Möjlighet till avvikelse från normbestämmelserna

Om landstinget - varmed likställs kommun utanför landsting - eller en tredjedel av primärkommunerna anser att vägande skäl talar för en annan andelsfördelning i fråga om huvudmannaskapet eller annat sätt för fördelning av underskottet än vad normbestämmelserna innebär skall landstingskommunen, resp. tredjedelen av primärkommunerna äga underställa frågan regeringens prövning. Om regeringen därvid finner synnerliga skäl tala för en avvikelse från normbestämmelserna i berörda avseenden, skall den äga befogenhet förordna om den sammansättning av huvudmannaskapet och det sätt för underskottsfördelning som den med hänsyn till förhållandena anser lämplig.

Detta innebär alltså att regeringen - även om treårsperioden gått ut - får möjlighet att underställningsvägen avvika ifrån normbestämmelserna i angivna hänseenden.

Normbestämmelsernas ikraftträdande avser huvudmannaskapet för både den regionala och lokala trafiken i länet. Som närmare utvecklas i avsnitt 12.5 kan det dock vara lämpligt att möjlighet finns för en huvudman att under ett eller par års tid efter huvudmannaskapets etablerande få trafikansvaret begränsat till att enbart avse den regionala trafiken. Detta kan då ske efter särskild prövning av regeringen.

12.3 Den geografiska avgränsningen

Som närmare framgår av avsnitt 6 föreslås att varje län skall utgöra geografiskt område för ett periodkortssystem. Det framgår emellertid också att framför allt över vissa, i avsnittet närmare angivna länsgränser förekommer ett

omfattande resande. För att inte sådana trafikanter skall ställas utanför ett periodkortssystem bör interkommunalt samarbete etableras över länsgränsen.

Sådana avtal kan utformas på så sätt att ett inom ett länsområde gällande periodkort mot viss tilläggsavgift också gäller inom ett annat län eller del av sådant. I avtalet mellan huvudmännen inom resp. län regleras tilläggsavgiftens storlek och ersättningen mellan huvudmännen. Beloppens storlek blir därvid beroende bl.a. av om periodkortet skall äga giltighet inom hela det angränsande länet eller enbart i en del av detta.

I något fall - utredningen tänker närmast på de båda skånelänen - kan det framstå som lämpligt att man slopar tilläggsavgiften och i stället inför ett enda regionalt periodkort för de båda länen. I andra delar av landet är det i de förekommande fallen mera frågan om att utsträcka den geografiska giltigheten av ett periodkort att omfatta visst område av ett angränsande län.

Utredningen förutsätter att avtalen mellan huvudmännen skall kunna komma till stånd på frivillighetens väg. I händelse av att det undantagsvis inte kan uppnås enighet mellan berörda huvudmän bör möjlighet finnas för enskild kommun, vars befolkning har ett betydande behov av resor till annat län, att hemställa att regeringen måtte föreskriva att kommunen vad gäller periodkortets giltighet skall tillhöra jämväl sistnämnda län eller endast detta. Vid regeringens ställningstagande i ett sådant fall - vilket ställningstagande bör ske efter hörande av berörda primär- och landstingskommuner -

skall regeringen, vid behov, också ange närmare föreskrifter beträffande den ekonomiska regleringen som erfordras för att åstadkomma den åsyftade lösningen.

12.4 Ekonomiskt stöd åt kollektivtrafiken

12.4.1 Allmänna utgångspunkter

Som framgår av kapitel 10 har utredningen beräknat resultatförsämringen till följd av införandet av regionala periodkort i de olika länen. Storleken av denna försämring är beroende av taxenivå samt det trafikutbud som huvudmannen beslutar om.

Bedömningen härvidlag kan förutsättas variera med hänsyn till skillnader i bebyggelse- och trafikstruktur och till den prioritering som görs i förhållandet mellan en sådan trafikreform och andra kommunala uppgifter.

Utifrån mera allmänna överväganden, som bl.a. bygger på att staten och kommunerna gemensamt skall bidra till att främja införandet av en periodkortsreform finner utredningen skäl tala för ett ökat statligt ekonomiskt stöd till kollektivtrafiken. Omfattningen av detta ökade stöd och formerna för ett sådant har nära anknytning till de överväganden som nu sker i kommunalekonomiska utredningen och skatteutjämningsutredningen. De har därtill samband med överläggningar mellan regeringen och kommunförbunden.

Frågan om ett ökat statligt stöd till den kollektiva persontrafiken till följd av merkostnader för regionala periodkort får således ses som en del i en mera samlad prövning av kostnaderna för olika samhällsinsatser och den rimliga fördelningen

av dessa mellan staten och kommunerna. Med hänsyn härtill synes - såvitt nu kan bedömas - denna prövning i första hand böra ske inom ramen för de nämnda utredningarna.

Vad nu sagts om ett ökat statligt bidrag till kollektivtrafiken tar närmast sikt på att staten genom ekonomiska medel bör bidra till att huvudmännen i landets olika delar kan införa ett regionalt gällande periodkortssystem. Härutöver bör enligt utredningens mening staten liksom nu lämna ett specialdestinerat bidrag till kollektivtrafiken. Detta ansvar tar sig f.n. ett uttryck i form av de båda statsbidragen till olönsam lokal och regional busstrafik.

Lämpligheten av ett sådant stöd på längre sikt kan givetvis även bli föremål för överväganden hos de båda nämnda utredningarna i samband med bedömningarna av de ekonomiska konsekvenserna av ett periodkortssystem.

Det kan således inte uteslutas att kommunalekonomiska utredningen och skatteutjämningsutredningen vid sin prövning kan finna skäl för att låta de båda slagen av stöd till kollektiv trafik rymmas inom ramen för mera generella bidragsformer. Det kan emellertid också tänkas att man stannar för att bibehålla ett specialdestinerat bidrag.

I avvaktan på sådana ställningstaganden är det emellertid nödvändigt att omvandla nu gällande båda statsbidrag till olönsam lokal och regional busstrafik så att de kan anpassas till de nya förhållanden som följer med en ordning, där ett huvudmannaskap enligt det föregående bildats och där huvudmannen har ett samlat ansvar för både lokal och regional trafik.

12.4.2 Omvandling av nuvarande statsbidrag till olönsam busstrafik

12.4.2.1 Principutformning

Utredningens förslag med huvudmän för lokal och regional trafik innebär ett fastläggande av ansvaret för ifrågavarande trafik i länen. Det saknas då anledning att bibehålla nuvarande uppdelning av bidragsgivningen med hänsyn till om det är fråga om lokal och regional trafik.

Bidragssystemet bör - med anknytning till vad som f.n. gäller - avse sådan linjetrafik som redovisas i en av huvudmannen upprättad trafikförsörjningsplan avseende trafikens omfattning och inriktning i länet.

Bidrag föreslås utgå för koncessionerad linje. Med hänvisning till nuvarande trafikstandard som den återspeglas i lokala och regionala trafikplaner synes det rimligt att bidragsmöjligheter finns för högst fyra dagliga dubbelturer per trafikerad vägsträcka måndag-fredag samt två dagliga dubbelturer lördag-söndag. Om det faktiska trafikutbudet är mindre bör bidraget reduceras i förhållande härtill. Anknytningen till trafikerad vägsträcka är motiverad av en önskan att skapa en mera entydig grund för beräkning av det bidragsberättigade trafikarbetet än vad som följer av nuvarande anknytning till linjebegreppet. En anknytning till trafikerad vägsträcka ger också vid en given stödinsats en relativt större andel till landsbygdsområdena, där upprätthållande av erforderlig trafikstandard framstår som särskilt angelägen.

I fråga om sådan kompletteringstrafik som innebär regelbunden trafikering enligt turlista bör stöd i princip utgå enligt samma regler som för linjetrafiken.

Bidraget bör utgå i form av vagnmilsersättning med samma belopp för både lokal och regional busstrafik. Det gäller trafik såväl på landsbygd som i tätorter. Liksom nu bör bidragsgivning inte ske till skolskjutsverksamhet.

I fråga om handläggningsförfarandet bör gälla att huvudmannen i god tid inför ett bidragsår redovisar till länsstyrelsen en trafikförsörjningsplan för hela trafikområdet. Länsstyrelsen har därvid att granska planen och vid behov föreslå anpassningar med hänsyn till bl.a. regionalpolitiska synpunkter, planering i angränsande län m.m. samt beräkna bidragsgrundad produktion. Plan och beräknad bidragsgrundad produktion inges därefter till bussbidragsnämnden. Denna har därvid möjlighet att beräkna omfattning av bidragsgrundad produktion för landet och till regeringen lämna förslag till fördelning av anslagsmedel på respektive län. Sedan riksdagen anvisat anslag och regeringen tilldelat varje län viss medelsram, ankommer det på länsstyrelsen att - med iakttagande av de föreskrifter regeringen och bussbidragsnämnden meddelar - efter erforderlig uppföljning av den bidragsberättigade trafiken besluta och utbetala statsbidraget till huvudmannen.

Sammantaget innebär den föreslagna bidragsordningen och handläggningsförfarandet en betydande förenkling, detta ur såväl statlig som kommunal synpunkt. De gränsdragningsproblem som följer med den nuvarande uppdelningen på lokal och regional trafik försvinner. Det förhållandet att bidragsgivningen inte - som f.n. gäller för bidraget till lokal trafik - är knuten till resultatet i trafikrörelsen innebär att man slipper de förhållandevis omfattande för- och efterkalkylerna av kostnads- och intäktsutfall.

12.4.2.2 Fördelning av bidrag

För att kunna beräkna verkan av det föreslagna bidragssystemet med avseende på olika typer av trafik och mellan olika typer av områden erfordras uppgifter om den kollektiva busstrafikens geografiska struktur. Uppgifter härom har hämtats främst från en enkät som tillställts samtliga länsstyrelser rörande busstrafiken i resp. län. Vissa uppgifter har också hämtats från en utredning utförd av transportnämnden[1].

Förslaget till bidragssystem innebär som nämnts att ersättning utgår för trafikerad vägsträcka. En överslagsmässig fördelning av det föreslagna bidragets fördelning på trafikslag inom hela landet skulle då bli att en övervägande del skulle tillfalla landsbygdstrafiken - drygt 90 %.

12.4.2.3 Bidragsram

Nuvarande båda bidrag till olönsam lokal och regional busstrafik har för trafikåret 1976/77 beräknats uppgå till ca 68 mkr.

Det föreslagna nya bidragssystmet innebär bl.a. att trafik som nu inte är bidragsberättigad får statsbidrag. Detta gäller närmast tätortstrafiken. Med utgångspunkt i nuvarande bidragsram och bidragsförutsättningen i övrigt skulle detta innebära att vissa län får ett ökat statsbidrag medan andra får en viss mindre minskning. Att en del län får en låt vara begränsad minskning av statsbidragsmedel i förhållande till nuläget anser utredningen inte rimligt. För att inte någon

---

1) Transportnämnden december 1974: Drivmedelsransoneringen jan. 1974, effekter på kollektivtrafiken.

huvudman skall behöva förlora ekonomiskt på det nya bidragssystemet behövs alltså under alla förhållanden en ökning av bidragsramen. Utredningen har som tidigare redovisats i samband med omvandlingen av nuvarande bidrag till en ny gemensam bidragsform förordat en uppräkning av antalet bidragsberättigade turer från nuvarande två dagliga dubbelturer till fyra dagliga dubbelturer måndag-fredag. Lördag-söndag bibehålls med nuvarande två dubbelturer. Utifrån de ovannämnda förutsättningarna blir behovet av medelsram ca 110 mkr.

12.5 Bidragsgivning i anslutning till olika tänkbara stadier i huvudmannens trafikansvar

I det föregående har förutsatts att ett huvudmannaskap har skapats genom vilket landstingskommunen och primärkommunerna gemensamt kan ta ansvaret för trafiken i länet. Ett sådant huvudmannaskap ger nämligen möjlighet att integrera den regionala och lokala trafiken. Det har också konstaterats att ett sådant huvudmannaskap är en förutsättning för införandet av ett regionalt gällande periodkortssystem med vad detta innebär av krav på samordning av trafikuppläggning, transportresurser, taxesättning etc.

Innebörden av huvudmannens ekonomiska ansvar har också behandlats i det föregående. Därvid har utredningen uppehållit sig vid frågan av hur uppkommande underskott i trafikrörelsen lämpligen kan fördelas mellan de olika kommunala intressenter som huvudmannen företräder (kap. 8).

Inom utredningen har gjorts vissa skattningar av hur dessa bestämmelser för fördelning av underskott verkar i olika län. Mera detaljerade

beräkningar har utförts för de olika kommunerna i Malmöhus och Västerbottens län. Utgångspunkten för beräkningarna är nuvarande kommunala nettokostnader för trafiken. Häri ingår då nettokostnader för de lokala rabattkort som vissa tätortskommuner i de båda länen infört. En beräkning har därefter gjorts av de tillkommande kostnader som följer med ett regionalt rabattkort. Som en ren beräkningsförutsättning har därvid valts ett periodkort med priset 75 kr. En fördelning enligt normbestämmelserna (enligt avsnitt 12.2) av det totala driftsunderskottet inklusive kostnaderna för periodkortet har sedan skett.

Beräkningarna visar att med de givna förutsättningarna i form av trafikstruktur, resmönster, taxor, nuvarande statliga bidrag, nuvarande nettounderskott etc ger fördelningsprincipen en viss omfördelning av kostnader mellan landstingskommunen och primärkommunerna. Per skattekrona blir landstingskommunens kostnader i Malmöhus län 15 öre och i Västerbottens län 17 öre. Den relativa kostnadsfördelningen mellan kommuner med främst landsbygdstrafik blir i stort sett oförändrad. För några enstaka kommuner innebär ett regionalt gällande periodkort dock relativt sett mera påtagligt ökade kostnader. Detta gäller då främst vissa förortskommuner till Malmö, t.ex. Bara, Burlöv, Staffanstorp och Svedala. Genom sin geografiska placering i nära anknytning till huvudorten Malmö har dessa kommuner ett betydande trafikutbyte med Malmö och är följaktligen bland de kommuner vars invånare får anses ha en särskilt stor fördel av ett regionalt rabattkort. I absoluta tal innebär kostnadsökningarna för kommuner med huvudsakligen landsbygdstrafik begränsade belopp. För ovan nämnda förortskommuner rör det sig om mellan 100 000-350 000 kr. per år i kostnadsökning för primärkommunen.

Fördelningsprincipen ger kostnadsökningar av motsvarande storleksordning också för flertalet kommuner i Västerbottens län. Dock kan även här hävdas att det i sådana fall kan vara rimligt med en viss kostnadsökning, eftersom det rör sig om kommuner vars invånare erhåller en särskilt kraftig prissänkning för sina resor genom det regionala rabattkortet.

Om man tar hänsyn till den samlade utdebiteringen via landstings- och kommunalskatten blir förändringen i förhållande till nuläget i allmänhet liten för tätortskommunernas invånare. Även detta synes rimligt eftersom en periodkortsreform är speciellt värdefull för landsbygdsinvånarna.

Det bör ytterligare understrykas att beräkningarna rörande merkostnaderna vid införandet av periodkort bygger på nuvarande statsbidrag till de olika kommunerna. Någon hänsyn har således ej tagits till det nya statsbidragssystem som föreslagits i föregående avsnitt 12.4.2.

Som framgår av det föregående utgår utredningen från att i de kommuner, där lokala rabattkort redan införts, dessa bibehålls. Utredningen har emellertid i sammanhanget också gjort en bedömning av den effekt som skulle uppstå om man vid sidan av det regionala periodkortet allmänt införde ett lokalt rabattkort för resor enbart inom resp. kommun. Därvid har som en beräkningsgrund antagits att det lokala kort som då införs i kommuner där sådant nu inte finns skulle kosta 50 kr. per månad och det regionala 75 kr. Totalt för landet skulle man då få ett intäktsbortfall i trafikrörelsen på 15-20 mkr (år 1974). Denna mindreintäkt är att betrakta som en övre gräns och förutsätter att samtliga huvudmän (utom Stockholms län) inför lokala måndadskort

i varje kommun. Mindreintäkten blir i Malmöhus län 2 mkr och i Västerbottens län 400 000 kr. Om en högre andel av resenärerna köper regionala kort än vad som antagits i kalkylen, trots att dessa resor huvudsakligen är lokala, minskar kostnaderna för det lokala kortet i motsvarande grad.

En tillämpning av normbestämmelserna för fördelning av tillkommande underskott för de lokala korten visar att ett införande av sådana rabattkort endast ger marginella kostnadsökningar utöver kostnaderna för det regionala månadskortet. För flertalet kommuner i Malmöhus län är kostnadsökningarna i absoluta tal mindre än 100 000 kr. per kommun. I Västerbottens län blir motsvarande kostnadsökning ännu mera begränsad på grund av att kostnadshöjningen för länet som helhet endast blir ca 400 000 kr.

Utredningen kan sammanfattningsvis konstatera att normbestämmelserna avseende fördelning av underskott med fördel kan tillämpas på en ordning som också innefattar lokala kort. Att fördelningen blir den angivna sammanhänger nära med det förhållandet att normbestämmelserna bl.a. bygger på trafikutbudets omfattning i olika kommuner.

I det angivna läget, där huvudmannen tagit ansvaret för den lokala och regionala trafiken och även infört ett regionalt gällande rabattkort framstår det som naturligt att det är huvudmannen som även fattar beslut om tillämpningen av lokala rabattkort. Genom att det är huvudmannen som har bestämmanderätten över trafikutbudets omfattning blir det då också lämpligt att finansieringen av åtgärder i samband med den lokala trafiken åvilar denne.

En huvudman kan emellertid finna skäl tala för att successivt ikläda sig det fulla ansvaret för den regionala och lokala trafiken. Denne kan i ett inledande skede vilja begränsa sin verksamhet till det regionala linjenätet. Huvudmannen kan därigenom se en väg att minska de påfrestningar som kan vara förknippade med etableringen av ett länsomfattande huvudmannaskap.

En annan anledning till att huvudmannens ekonomiska ansvar för trafiken till att börja med blir inriktat mot det regionala linjenätet kan vara att kommunernas nettokostnader för den lokala trafiken i en del län varierar förhållandevis mycket. Med ett huvudmannaskap som även omfattar den lokala trafiken riskerar man då, innan några insatser exempelvis i form av ett regionalt periodkortssystem genomförts, en ur rättvisesynpunkt mindre lämplig omfördelning av de primärkommunala kostnaderna.

Det kan med hänsyn till ovan angivna förhållanden vara lämpligt att skapa möjlighet för en huvudman att under ett eller ett par år efter huvudmannaskapets etablerande få trafikansvaret begränsat till att enbart avse den regionala trafiken. Det kan då ske efter särskild prövning av regeringen.

I en del län kan emellertid huvudmannen vara inställd på att från början ta på sig ansvaret för hela trafiken, dvs. även den lokala. Huvudmannen kan då genom införandet av särskilda avräkningsregler undvika en omfördelning mellan primärkommunerna av kostnaderna för i vissa tätortskommuner införda lokala rabattkort. Genom sådana regler kan härav betingade underskott hänföras till resp. kommun. Arrangemanget med avräkningsregler ställer administrativa krav men är tekniskt sett

fullt möjligt att använda. Liknande system förekommer redan nu, såsom i Göteborgsregionen och i Örebro kommun.

Av det föregående framgår att det föreslagna statsbidragssystemet är knutet till etablering av en huvudman, som är ansvarig för både den lokala och regionala trafikförsörjningen. Innan detta skett gäller hittillsvarande bidragsbestämmelser för lokal resp. regional trafik. I de nyss anförda fallen skulle härvidlag gälla att vid en begränsning av huvudmannens ansvar till den regionala trafiken huvudmannen endast uppbär det regionala bidraget. Primärkommunerna är därvid alltjämt mottagare av det lokala bidraget. Har huvudmannen påtagit sig hela trafikansvaret bör han i konsekvens härmed uppbära bidrag enligt den bidragsordning, som föreslagtis i det föregående och som avses ersätta nuvarande bidrag till lokal och regional trafik.

I ett läge där huvudmannen dessutom infört regionalt gällande periodkort uppkommer vissa merkostnader, som närmare redovisats i det föregående. Frågan om formerna för ett statligt stöd för att underlätta införandet av en periodkortsreform har redovisats i föregående avsnitt 12.4.1.

Utredningen vill slutligen erinra om de ansvarsförhållanden och den statsbidragsordning som råder intill dess en huvudman för länets trafikförsörjning bildats. Ansvaret för den lokala trafiken åvilar givetvis då de olika primärkommunerna, som därvid står som mottagare av statsbidraget. Någon huvudman för den regionala trafiken finns däremot inte. Det särskilda statsbidraget till denna trafik utbetalas då direkt till de olika trafikföretagen.

Bilaga 1

DIREKTIV

Anförande av statsrådet Norling till statsrådsprotokollet den 18 januari 1974

Under de senaste årtiondena har resandet i vårt land ökat kraftigt. Under 1960-talet uppvisade persontransportarbetet sålunda en ökning med drygt 80 % och uppgick år 1970 till närmare 78 miljarder personkilometer. Bakom denna utveckling ligger i särskild grad bilismens expansion. Det av bilismen utförda persontrafikarbetet fördubblades sålunda under 1960-talet och utgjorde år 1970 drygt 65 miljarder personkilometer. Även det av kollektiva trafikmedel utförda trafikarbetet ökade men i långsammare takt eller med knappt 30 %. Det innebär att bilismen, som år 1960 svarat för drygt 77 % av persontrafikarbetet, år 1970 ökat sin andel till 84 %. De kollektiva trafikmedlens andel hade i motsvarande mån sjunkit från ca 23 % till 16 %. Av den kollektiva andelen av trafikarbetet år 1970 - motsvarande 13 miljarder personkilometer - svarade bussarna för ungefär 50 %, järnvägarna för knappt 40 % och spårvägar och tunnelbanor för ca 10 %. Flygtransporternas andel är ännu så länge begränsad och utgjorde knappt en procent.

Fram till år 1980 har enligt hittills gjorda prognoser persontrafikarbetet beräknats öka med 20 à 25 %. Härvid har förutsatts en lägre tillväxttakt för bilismen, som år 1980 något skulle ha minskat sin relativa andel av trafikarbetet. I motsvarande mån förutsätts en viss ökning av de kollektiva trafikmedlens andel.

Såväl tillväxten i persontrafiken som förändringarna i inriktningen av resandet sammanhänger i hög grad med befolknings- och bebyggelseutvecklingen, strukturförändringar inom näringslivet osv. Denna utveckling har lett till en koncentration av befolkningen på olika regionala nivåer. Inom kommunerna har en koncentration skett till centralorterna, inom länen till regionala centra och länscentra och inom hela landet till storstadsområdena. Mellan de olika befolkningskoncentrationerna har trafiken utvecklats 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 viss slags samhällelig och kommersiell service till särskilda orter - i första hand till de egna kommun-, region- och länscentra - med ofta stora upptagningsområden har följt växande resebehov. Sådana har också skapats av befolkningens ökade rörlighet under fritiden.

En mycket väsentlig del - eller ungefär 90 % - av persontrafiken har lokal eller regional karaktär. Det gäller arbetsresor, resor för att komma i åtnjutande av kommersiell och samhällelig service och fritidsresor. Det är i betydande

utsträckning fråga om resor av mer eller mindre frekvent karaktär. I fråga om de mera långväga, interregionala resorna - som alltså representerar en mindre del av det totala resandet - utgör tjänsteresorna en betydande grupp. De privata resorna på längre avstånd - som kan vara service-, fritids- och besöksresor - är sett ur de enskilda hushållens synpunkt mindre ofta återkommande.

Med samhälls- och trafikutvecklingen har efter hand ökade krav ställts på kollektivtrafiken. Det gäller tätorterna, där befolkningstillväxten i förening med den geografiska spridningen av bostäder, arbetsplatser och serviceställen skapat ett förflyttningsmönster med ökning av både resornas antal och deras genomsnittslängd. Härmed har följt krav på en målmedveten satsning på kollektivtrafiken så att transportapparatens effektivitet kan bevaras utan att komma i konflikt med bebyggelseplaneringen och med allmänhetens krav på en god och trafiksäker miljö. För befolkningen på landsbygden har utvecklingen såsom nämnts inneburit att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete och olika slags service etc. i närliggande kommun- och regioncentra. Samtidigt som utvecklingen inneburit ökade resebehov har den expanderande privatbilismen lett till att trafikunderlaget för den kollektiva trafiken minskat. Detta har motiverat särskilda åtgärder för att vidmakthålla en rimlig trafikservice för den del av allmänheten som alltjämt är beroende av de kollektiva trafikmedlen. Vidare har i fråga om de längre, interregionala resorna - som stöd åt de regionalpolitiska strävandena att skapa en mera balanserad utveckling i landets olika delar - åtgärder aktualiserats för en utjämning av taxorna hos närmast berörda kollektiva trafikmedel, dvs. järnvägen och flyget.

På både den statliga och kommunala sidan har också betydande insatser gjorts för att förbättra den kollektiva trafikservicen, och avsevärda belopp av statliga och kommunala skattemedel har anvisats för ändamålet. För statens del kan erinras om de 435 milj. kr. som för budgetåret 1974/75 föreslås anvisade till det trafiksvaga järnvägsnätet och de 33 milj. kr. som för samma budgetår föreslås till lokal och regional busstrafik på landsbygden.

En grundläggande förutsättning för en ändamålsenlig kollektiv trafik är en fortlöpande trafikplanering. För statens del har det härvidlag framstått som angeläget att - förutom den av de statliga trafikverken bedrivna, på resp. trafikmedel inriktade planeringen - få till stånd en övergripande trafikplanering, som medger en avvägning av transportbehov och transportresurser och en samordning i förhållandet mellan de olika trafikmedlen. För en rationell regional kollektiv trafik är det av vikt att en samordning kommer till stånd mellan den spårbundna trafiken och busstrafiken i fråga om såväl trafikarbete som taxesättning. På uppdrag av Kungl. Maj:t - och enligt anvisningar av kommunikationsdepartementet - genomför också landets länsstyrelser f.n. en regional trafikplanering med sikte på att ha planer klara till oktober 1974. På den kommunala sidan bedrivs på motsvarande sätt en planering av den lokala trafikförsörjningen, för vilken kommunerna primärt har ansvaret. Till stöd för den kommunala planeringen görs statliga insatser i form av olika slags modellplanering. En sådan har utförts med avseende på trafiken i glesbygdskommuner. I

fråga om trafiken i tätorterna pågår f.n. ett statligt utredningsarbete genom den s.k. kollektivtrafikutredningen. Denna har i anslutning till en konkret planering i ett antal utvalda tätorter av olika storlek och struktur att överväga planeringsformer och trafiklösningar, som är ägnade att skapa gynnsammare betingelser för kollektivtrafiken.

Olika faktorer betingar attraktiviteten hos den kollektiva trafiken. Det gäller exempelvis linjesträckning, turtäthet, regularitet, restider och den allmänna bekvämligheten hos fordonen. En annan faktor när det gäller att stimulera allmänheten till användning av kollektiva trafikmedel är reskostnaden. Olika kommunala initiativ har också tagits för att genom lämpliga rabattarrangemang öka attraktiviteten i det kollektiva resandet. Det kan erinras om 50-kortsrabatten inom Storstockholms lokaltrafikområde. Liknande periodkort har införts i ytterligare ett antal tätortsområden. Härutöver har i taxesättningen fördelaktiga resemöjligheter skapats genom tillämpningen av enhets- och zontaxor, genom särskilt gynnsamma avgifter för vissa resandekategorier etc. I vissa landsting har också övervägts frågan att inom större områden införa enhetstaxor eller lämpliga rabattsystem.

De ökade krav som framöver kommer att ställas på den kollektiva trafiken motiverar ytterligare insatser för att möta dessa krav. Det gäller härvidlag att genom fortsatt planering ge den kollektiva trafikapparaten en ändamålsenlig utformning och inriktning. Det gäller också att inom de områden där allmänheten har sina frekventa eller förhållandevis ofta återkommande resebehov eftersträva en prissättning, som medverkar till att de kollektiva trafikmedlen i ökad utsträckning kommer till användning. Inte minst den nya energisituationen med en förmodligen bestående höjning av drivmedelspriserna medför ett behov av att via kollektivtrafiken kunna erbjuda energibesparande alternativ till privatbilism.

Allmänt kan också hävdas att det förhållandet att tidsåtgången för arbets- och serviceresor etc. i betydande utsträckning varierar för olika grupper av människor inom ett område inte rimligen bör återspeglas i motsvarande skillnader i reskostnader. Tvärtom motiverar allmänhetens krav på någorlunda likvärdiga villkor att en rimlig utjämning sker av dessa kostnader.

Med hänsyn härtill och till att - som tidigare nämnts - en mycket väsentlig del av persontrafiken har lokal och regional karaktär med tonvikten på arbets-, service- och fritidsresor etc. finns det anledning att i särskild grad rikta uppmärksamheten på kollektivtrafiken och dess prisproblem inom resp. regioner (län, landstingsområden eller liknande).

I den berörda trafiken är såväl primärkommunerna och landstingen som staten naturliga intressenter. Kommunerna har ett primärt ansvar för den lokala trafikförsörjningen. Vad beträffar den regionala trafiken - dvs. i princip trafiken mellan kommun-, region- och länscentra -

är staten i betydande utsträckning engagerad genom såväl tåg- som busstrafik. Genom den till länsstyrelserna knutna regionala trafikplaneringen har staten också påtagit sig ett planeringsansvar och genom bussbidragssystemet visst ekonomiskt ansvar för den regionala trafiken. Landstingen har på olika sätt engagerat sig i problem kring den kollektiva trafikservicen och bl.a. känt ett ansvar för den regionala utjämningen av taxorna.

Med hänsyn till det anförda och till vikten att få en tillfredsställande lösning på prisproblemet inom den angivna kollektiva trafiken bör särskilda sakkunniga tillkallas för att utreda frågan om införandet av regionalt gällande generella rabatter av typ periodkort och liknande. De sakkunniga bör innefatta företrädare för de statliga samt primär- och landstingskommunala intressena. Det ankommer på de sakkunniga att närmare överväga rabatternas geografiska täckning, utformning och storlek med hänsyn till omfattningen och inriktningen av ifrågavarande trafik och kostnaderna för denna samt med beaktande av befolknings-, arbetsmarknads- och serviceförhållanden etc. I sammanhanget bör erfarenheterna tas tillvara av hittills tillämpade olika rabattsystem. Även om strävandena skall inriktas på att ge rabatterna en giltighet för resp. regioner skall de sakkunniga vara oförhindrade att i förekommande fall, då förhållandena motiverar, överväga deras giltighet inom lämpligt avgränsade områden i regionerna. De sakkunniga bör belysa, hur olika alternativ i fråga om utformning och storlek av rabatterna kan väntas påverka utnyttjandet av de kollektiva trafikmedlen och vilka fördelar de väntas ge med hänsyn till framkomlighet i trafik, samhällsbyggande och serviceutnyttjande. Behovet av anpassning av de rabatterade avgifterna till den allmänna prisutvecklingen bör övervägas. De administrativa och tekniska aspekterna som sammanhänger med rabatterna skall närmare utredas.

I sitt arbete bör de sakkunniga utnyttja det underlag som länsstyrelsernas regionala trafikplaner liksom kommunernas lokala trafikförsörjningsplaner erbjuder. Genom dessa kan belysas olika trafikalstrande faktorer, såsom befolkningens geografiska fördelning, näringslivets lokaliseringsmönster och servicestruktur, transportförsörjning, transportnät och transportanläggningar.

Med beaktande av den effekt som rabatterna kan väntas få på resandet skall deras inverkan i intäkts- och kostnadshänseen bedömas. I den mån det blir fråga om underskott har de sakku niga att behandla frågan om fördelningen och finansieringen härav. I fråga om avgränsningen av vad som är att anse som l kal resp. regional trafik skall beaktas de riktlinjer som me delats för den regionala trafikplaneringen. Redan etablerade rabattsystem får inte beträffande fördelningen och finansieringen av underskott vara prejudicerande för utredningens be dömningar och förslag.

Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt.

De sakkunniga bör i förekommande fall ha samråd med kollekti trafikutredningen, trafikplaneringsutredningen, trafikpoliti utredningen och den kommunalekonomiska utredningen.

Bilaga 2

ARBETSRESORNA

Tabellbilaga till kapitel 2.4

Tabell B 2.1

KOMMUNERNA RANGORDNADE EFTER GRADEN AV SJÄLVFÖRSÖRJNING (ANTAL FÖRVÄRVSARBETANDE MED ARBETSPLATS I HEMKOMMUNEN I % AV FÖRVÄRVSARBETANDE NATTBEFOLKNING)

Självförsörjningsgrad i arbetsmarknadshänseende	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01
Mindre än 30 %	5	Huddinge AB Sundbyberg AB Tyresö AB Täby AB Partille O
30 - 34,9 %	4	Danderyd AB Järfälla AB Sollentuna AB Staffanstorp M
35 - 39,9 %	6	Haninge AB Vallentuna AB Burlöv M Lomma M Härryda O Öckerö O
40 - 44,9 %	8	Botkyrka AB Ekerö AB Lidingö AB Nacka AB Solna AB Upplands-Bro AB Vellinge M Lerum P
45 - 49,9 %	4	Upplands-Väsby AB Vaxholm AB Håbo C Mölndal O
50 - 54,9 %	2	Kävlinge M Kungsbacka N
55 - 59,9 %	2	Sigtuna AB Kungälv O

Självförsörjningsgrad i arbetsmarknadshänseende	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01
60 - 64,9 %	4	Värmdö AB
		Tjörn O
		Hammarö S
		Timrå Y
65 - 69,9 %	7	Åstorp L
		Bara M
		Svalöv M
		Stenungsund O
		Ale P
		Habo R
		Forshaga S
70 - 74,9 %	17	Nynäshamn AB
		Södertälje AB
		Söderköping E
		Bromölla L
		Bjuv M
		Höganäs M
		Höör M
		Skurup M
		Svedala M
		Lilla Edet P
		Grästorp R
		Kil S
		Kumla T
		Kungsör U
		Gagnef W
		Krokom Z
		Vännäs AC
75 - 79,9 %	17	Älvkarleby C
		Torsås H
		Östra Göinge L
		Eslöv M
		Hörby M
		Sjöbo M
		Munkedal O
		Orust O
		Färgelanda P
		Vårgårda P
		Hallsberg T
		Norberg U
		Orsa W
		Säter W
		Ockelbo X
		Berg Z
		Ragunda Z
80 - 84,9 %	39	Oxelösund D
		Vingåker D
		Boxholm E
		Mjölby E
		Ydre E
		Ödeshög E
		Aneby F
		Alvesta G
		Mönsterås H

Självförsörjningsgrad i arbetsmarknadshänseende	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01
		Sölvesborg K
		Båstad L
		Klippan L
		Osby L
		Perstorp L
		Tomelilla L
		Ängelholm L
		Laholm N
		Sotenäs O
		Tanum O
		Alingsås P
		Götene R
		Mullsjö R
		Töreboda R
		Grums S
		Hagfors S
		Storfors S
		Sunne S
		Torsby S
		Degerfors T
		Heby U
		Leksand W
		Rättvik W
		Smedjebacken W
		Älvdalen W
		Nordanstig X
		Bräcke Z
		Jokkmokk BD
		Älvsbyn BD
		Överkalix BD
85 - 89,9 %	72	Norrtälje AB, Stockholm AB, Enköping C, Tierp C, Uppsala C, Östhammar C, Flen D, Kinda E, Valdemarsvik E, Åtvidaberg E, Sävsjö F, Lessebo G, Tingsryd G, Högsby H, Mörbylånga H, Nybro H, Olofström K, Ronneby K, Hässleholm L, Örkelljunga L, Landskrona M, Lund M, Trelleborg M, Ystad M, Uddevalla O, Dals-Ed P, Herrljunga P, Mark P, Mellerud P, Svenljunga P, Trollhättan P, Vänersborg P, Falköping R, Gullspång R, Hjo R, Karlsborg R, Lidköping R, Mariestad R, Skara R, Skövde R, Tibro R, Vara R, Eda S, Munkfors S, Årjäng S, Askersund T, Lindesberg T, Nora T, Arboga U, Köping U, Sala U, Skinnskatteberg U, Surahammar U, Avesta W, Hedemora W, Mora W, Vansbro W, Bollnäs X, Ljusdal X, Ovanåker X, Strömsund Z, Nordmaling AC, Norsjö AC, Robertsfors AC, Sorsele AC, Vilhelmina AC, Vindeln AC, Åsele AC, Arvidsjaur BD, Haparanda BD, Pajala BD, Övertorneå BD
90 - 94,9 %	84	Eskilstuna D, Katrineholm D, Nyköping D, Strängnäs D, Finspång E, Motala E, Norrköping E, Eksjö F, Gislaved F, Gnosjö F, Jönköping F, Nässjö F, Tranås F, Vaggeryd F, Vetlanda F, Värnamo F, Ljungby G, Markaryd G, Uppvidinge G, Växjö G, Älmhult G, Borgholm H, Emmaboda H, Hultsfred H, Kalmar H, Oskarshamn H, Vimmerby H, Karlshamn K, Karlskrona K, Kristianstad L, Simrishamn L, Helsingborg M, Malmö M, Falkenberg N,

Självförsörjningsgrad i arbetsmarknadshänseende	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01
		Halmstad N, Hylte N, Varberg N, Göteborg O, Lysekil O, Strömstad O, Bengtsfors P, Borås P, Tranemo P, Ulricehamn P, Åmål P, Tidaholm R, Arvika S, Filipstad S, Karlstad S, Kristinehamn S, Säffle S, Hällefors T, Karlskoga T, Laxå T, Ljusnarsberg T, Örebro T, Fagersta U, Hallstahammar U, Västerås U, Borlänge W, Falun W, Ludvika W, Malung W, Gävle X, Hofors X, Hudiksvall X, Sandviken X, Söderhamn X, Härnösand Y, Kramfors Y, Sollefteå Y, Sundsvall Y, Ånge Y, Härjedalen Z, Åre Z, Östersund Z, Lycksele AC, Storuman AC, Arjeplog BD, Boden BD, Gällivare BD, Kalix BD, Luleå BD, Piteå BD
95 % och mer	7	Linköping E, Västervik H, Gotland I, Örnsköldsvik Y, Skellefteå AC, Umeå AC, Kiruna BD
Summa:	278	

Tabell B 2.2

KOMMUNERNA RANGORDNADE EFTER UTPENDLINGENS STORLEK

Antal utpendlare	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01)
Mer än 20 000	1	Stockholm AB
15 000 - 19 999	2	Huddinge AB Solna AB
10 000 - 14 999	8	Haninge AB Järfälla AB Nacka AB Sollentuna AB Sundbyberg AB Södertälje AB Täby AB Göteborg O
8 000 - 9 999	4	Lidingö AB Tyresö AB Malmö M Mölndal O
6 000 - 7 999	4	Botkyrka AB Danderyd AB Lund M Partille O
4 000 - 5 999	6	Sigtuna AB Upplands-Väsby AB Uppsala C Kungsbacka N Kungälv O Lerum P
2 000 - 3 999	24	Ekerö AB Nynäshamn AB Upplands-Bro AB Vallentuna AB Vaxholm AB Norrköping E Hässleholm L Burlöv M Eslöv M Helsingborg M Kävlinge M Landskrona M Lomma M Staffanstorp M Vellinge M Härryda O Ale P Borås P Trollhättan P Karlstad S

Antal utpendlare	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1974-01-01)
		Örebro T Västerås U Gävle X Timrå Y
1 000 - 1 999	54	
Norrtälje AB, Värmdö AB, Enköping C, Håbo C, Tierp C, Eskilstuna D, Nyköping D, Oxelösund D, Linköping E, Mjölby E, Motala E, Jönköping F, Alvesta G, Växjö G, Karlskrona K, Ronneby K, Bromölla L, Klippan L, Kristianstad L, Åstorp L, Ängelholm L, Östra Göinge L, Bjuv M, Höganäs M, Sjöbo M, Svalöv M, Trelleborg M, Halmstad N, Laholm N, Stenungsund O, Uddevalla O, Öckerö O, Alingsås P, Mark P, Vänersborg P, Falköping R, Lidköping R, Skövde R, Forshaga S, Hammarö S, Hallsberg T, Kumla T, Köping U, Borlänge W, Falun W, Ludvika W, Bollnäs X, Sandviken X, Sundsvall Y, Krokom Z, Östersund Z, Vännäs AC, Luleå BD, Piteå BD		
500 - 999	95	
Älvkarleby C, Östhammar C, Flen D, Katrineholm D, Strängnäs D, Vingåker D, Finspång E, Söderköping E, Åtvidaberg E, Gislaved F, Nässjö F, Vetlanda F, Värnamo F, Tingsryd G, Älmhult G, Hultsfred H, Kalmar H, Mönsterås H, Nybro H, Torsås H, Vimmerby H, Karlshamn K, Olofström K, Sölvesborg K, Båstad L, Osby L, Simrishamn L, Tomelilla L, Bara M, Hörby M, Höör M, Skurup M, Svedala M, Ystad M, Falkenberg N, Varberg N, Munkedal O, Orust O, Tanum O, Tjörn O, Färgelanda P, Lilla Edet P, Svenljunga P, Ulricehamn P, Vårgårda P, Grästorp R, Götene R, Habo R, Mariestad R, Skara R, Töreboda R, Vara R, Arvika S, Grums S, Kil S, Kristinehamn S, Sunne S, Säffle S, Torsby S, Degerfors T, Karlskoga T, Lindesberg T, Arboga U, Hallstahammar U, Heby U, Kungsör U, Norberg U, Sala U, Surahammar U, Avesta W, Gagnef W, Hedemora W, Leksand W, Mora W, Orsa W, Rättvik W, Smedjebacken W, Säter W, Älvdalen W, Hudiksvall X, Ljusdal X, Nordanstig X, Ockelbo X, Söderhamn X, Härnösand Y, Kramfors Y, Sollefteå Y, Örnsköldsvik Y, Berg Z, Ragunda Z, Strömsund Z, Skellefteå AC, Umeå AC, Boden BD, Älvsbyn BD		
Mindre än 500	80	
Boxholm E, Kinda E, Valdemarsvik E, Ydre E, Ödeshög E, Aneby Eksjö F, Gnosjö F, Sävsjö F, Tranås F, Vaggeryd F, Lessebo G, Ljungby G, Markaryd G, Uppvidinge G, Borgholm H, Emmaboda H, Högsby H, Mörbylånga H, Oskarshamn H, Västervik H, Gotland I, Perstorp L, Örkelljunga L, Hylte N, Lysekil O, Strömstad O, Sotenäs O, Bengtsfors P, Dals-Ed P, Herrljunga P, Mellerud P, Tranemo P, Åmål P, Gullspång R, Hjo R, Karlsborg R, Mullsjö R, Tibro R, Tidaholm R, Eda S, Filipstad S, Hagfors S, Munkfors, Storfors S, Årjäng S, Askersund T, Hällefors T, Laxå T, Ljusnarsberg T, Nora T, Fagersta U, Skinnskatteberg U, Malung W, Vansbro W, Hofors X, Ovanåker X, Ånge Y, Bräcke Z, Härjedalen Z, Åre Z, Lycksele AC, Nordmaling AC, Norsjö AC, Robertsfors AC, Sorsele AC, Storuman AC, Vilhelmina AC, Vindeln AC, Åsele AC, Arjeplog BD, Arvidsjaur BD, Gällivare BD, Haparanda BD, Jokkmokk BD, Kalix BD, Kiruna BD, Pajala BD, Överkalix BD, Övertorneå BD		

Tabell B 2.3

PENDLING ÖVER KOMMUNGRÄNS ÅR 1970. FÖRTECKNING ÖVER KOMMUNER MED HÖG ANDEL UTPENDLARE SOM ANVÄNDER KOLLEKTIVA FÄRDMEDEL

Kollektiva pendlare i % av totalantalet	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1971-01-01)
Mer än 55 %	1	Solna AB
50 - 54,9 %	3	Lidingö AB Nacka AB Sundbyberg AB
45 - 49,9 %	6	Danderyd AB Huddinge AB Järfälla AB Sollentuna AB Täby AB Vaxholm AB
40 - 44,9 %	6	Botkyrka AB Haninge AB Sigtuna AB Stockholm AB Upplands-Bro AB Holmön AC
35 - 39,9 %	7	Gustavsberg AB Nynäshamn AB Salem AB Tyresö AB Upplands-Väsby AB Vallentuna AB Uppsala C
30 - 34,9 %	9	Ösmo AB Österåker AB Gnesta D Oxelösund D Näsum L Burlöv M Mölndal O Partille O Nödinge P
25 - 29,9 %	13	Ekerö AB Södertälje AB Värmdö AB Håbo C Oppmanna och Vånga L Örkened L Göteborg O Lerum P Västra Tunhem P Hammarö S Hällefors T

Kollektiva pendlare i % av totalantalet	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1971-01-01)
		Åre Z
		Holmsund AC
20 - 24,9 %	21	Djurö AB
		Dannemora C
		Nättraby K
		Rödeby K
		Eslöv M
		Lund M
		Malmö M
		Svedala M
		Härryda O
		Öckerö O
		Alingsås P
		Fristad P
		Färgelanda P
		Sandhult P
		Starrkärr P
		Kumla T
		Ockelbo X
		Matfors Y
		Njurunda Y
		Timrå Y
		Gällivare BD
15 - 19,9 %	54	Oland C
		Söderfors C
		Vendel C
		Älvkarleby C
		Strängnäs D
		Trosa D
		Vingåker D
		Boxholm E
		Mjölby E
		Motala E
		Norrköping E
		Valdemarsvik E
		Jämjö K
		Dalby M
		Ekeby M
		Härslöv M
		Kävlinge M
		Landskrona M
		Lomma M
		Månstorp M
		Skurup M
		Södra Sandby M
		Trelleborg M
		Vellinge M
		Kungsbacka N
		Onsala N
		Askim O
		Kungälv O
		Munkedal O
		Tössene O
		Bollebygd P

Kollektiva pendlare i % av totalantalet	Antal kommuner	Kommun (enligt indeln. 1971-01-01)
		Borås P
		Dalsjöfors P
		Hemsjö P
		Skepplanda P
		Trollhättan P
		Viskafors P
		Vänersborg P
		Falköping R
		Fågelås R
		Tibro R
		Grums S
		Hallsberg T
		Siljansnäs W
		Smedjebacken W
		Arbrå X
		Gävle X
		Sandviken X
		Nordingrå Y
		Sundsvall Y
		Hogdal Z
		Stugun Z
		Boden BD
		Pajala BD
10 - 14,9 %	118	
5 - 9,9 %	172	
0 - 4,9 %	54	
Summa:	464	

Bilaga 3
av Gunnar Sävenstedt och Rolf Waara

UNDERSÖKNING AV RESVANOR OCH ATTITYDER I MALMÖHUS OCH VÄSTERBOTTENS LÄN ÅR 1974[1)]

1 BAKGRUND OCH SYFTE

En grupp forskare under ledning av professor Uno Zackrisson (avd. för statistik, Umeå universitet) och docent Ove Brandes (företagsekonomiska institutionen, Göteborgs universitet) fick i uppdrag av utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter att genomföra en undersökning om resvanor, reseattityder och priskänslighetsfrågor. Den skulle ge en uppfattning om transportkonsumenternas situation och en grov uppskattning av olika resandekategoriers benägenhet att, till följd av olika styråtgärder, skifta från privat till kollektivt transportmedel.

Arbetet har delvis utförts inom ramen för ett forskningsprojekt vilket syftar till att utveckla system för styrning och kontroll av transportprocessen och som bedrivs med ekonomiskt stöd från Transportforskningsdelegationen (TFD).

2 PROBLEMIDENTIFIERING

Det första steget mot en ekonomisk och social utvärdering av alternativa taxekonstruktioner är att söka prediktera värden på de variabler som ingår i någon form av utvärderingsfunktion. Problemet blir att göra uppskattningar på systemkarakteristika såsom: transportarbete på olika linjer och för skilda transportföretag, efterfrågan på periodkort vid skilda prisnivåer, efterfrågan på övriga biljetter etc. Det andra steget innefattar en transformering av ovanstående variabelvärden till ekonomiska termer. Syftet med denna undersökning har varit att skapa underlag för variabelbestämningar i det första utvärderingssteget.

1) Föreliggande redovisning utgör en del av en mera omfattande rapport: G Sävenstedt - R Waara: "Efterfrågan på kollektiva transporttjänster". Stencil 1976. Arbetet har utförts med ekonomiskt stöd av Transportforskningsdelegationen.

En grundläggande hypotes vid problemidentifikationen var följande: Transporter utgör inget mål i sig utan är till omfattning och destination bestämda av de aktiviteter som karakteriserar individen/hushållet.

All undersökning och analys av transportbeteende måste utgå ifrån den situation som transportkonsumenten befinner sig i. Denna tänkes återspeglad i hans aktivitetsmönster och nuvarande lösning av transportproblemet.

En uppskattning av periodkortets inverkan på det framtida färdmedelsvalet har utgjort ett centralt problem. En för föreliggande syfte godtagbar vägledning kan erhållas genom studium av transportkonsumentens nuvarande transportmedelsval för sin mest frekventa restyp. Härvid måste hänsyn tas till hans identifiering och rangordning av de alternativa färdmedlen. Det kan konstateras att rabattkort i första hand appelerar till överväganden som gäller transportsituationen under en längre tidsperiod, t.ex. en månad. Följaktligen torde de förutsättningar som gäller för "mest frekvent restyp" dominera bilden i valsituationen. För transporter inom tätortsregioner med väl utbyggt kollektivt transportnät har detta valproblem i de flesta fall redan behandlats däremot ej vad gäller landsbygdstrafik.

Mot bakgrund av ovan givna frågeställningar utgör övergången från privatbil till kollektivt transportmedel en nyckelfråga att studera.

3 TEORI- OCH HYPOTESBAKGRUND

Modellkonstruktion, datainsamling och dataanalys måste baseras på någon form av teori- och/eller hypotesuppsättning. Syftet här är att kortfattat presentera en referensram för den fortsatta redovisningen.

Utgångspunkten för det fortsatta resonemanget är att transportmönstret kan och bör betraktas som en del av individens levnadsmönster (Buchanan Report 1964,

LeBoulanger 1971). Mot denna postulerade bakgrund, och i syfte att erhålla en för analys erforderlig uppstrukturering av problemområdet, kan tre determinanter för transportkonsumtionens utformning identifieras: Förflyttningsbehov, transportresurser och värderingar av transporter (Höglund & Persson, 1972). Påverkansinriktning och dess styrka hos dessa determinanter utgör tidsberoende funktioner av situationen inom andra bakomliggande referenssystem. Dessa referenssystem omfattar kulturella förhållanden, samhällsstrukturella förhållanden och social bakgrund.

Ovanstående system tänkes forma de yttre ramarna för en individs levnadssätt (Roman, 1969). För en mera fullständig beskrivning av levnadssättet måste ytterligare ett referenssystem inkluderas, nämligen det psykologiska systemet eller människans personlighet (Parsons, 1959; ett försök att utnyttja personlighet som en förklaringsvariabel vid modellering av transportbeteende har gjorts av Lansing, 1968). Levnadssättet omfattar således det totala handlingsmönstret som karakteriserar en individ. En del därav utgörs av transportmönstret och de speciella handlingssituationer som styr transportbeteendet.

Ovanstående generella skiss bildar underlag för följande teori- och hypotesuppsättning rörande transportbeteendet.

Transportbeteendet antas utgöra resultatet av en nyttomaximeringssträvan hos beslutsenheten individ eller hushåll. Beslutsprocessen påverkas därvid i avgörande grad av transportkonsumentens uppfattning och värdering av de delsystem eller systemelement (inom det totala transportsystemet) som han bedömer äga relevans i betraktat sammanhang. Transportkonsumtion utgör ofta en förutsättning för och ett komplement till annan konsumtion. Transporter ses som ett medel att uppnå behovstillfredsställelse.

Värderingen av systemkarakteristika (sådan den uppfattas av transportkonsumenten) görs mot bakgrund av de aktiviteter som han vill nå. Vidare påverkas värderingen, likso

även aktivitetsvalet, av den påverkan som sker ifrån de referensgrupper individen tillhör t.ex. familj och yrkesgrupp. I figur B 3 1 presenteras en ram för analytisk behandling av transportbeteendet samt en semantisk modell över de komponenter samt komponentsamband som antas förklara detta.

Här utgås ifrån att individens upplevelse av olika behov, vilka ligger bakom ett beteendemönster, påverkas huvudsakligen av tre faktorer: individkarakteristika, hushållskarakteristika samt de normer, roller och värden som utformar relationerna till omgivningen. Identifikationen av alternativa behovstillfredsställande aktiviteter bestäms genom en process där förväntningar, kunskap och attityder spelar avgörande roller.

Eftersom individerna agerar inom en familje- eller hushållsgrupp fordras en anpassning av de individuella aktivitetsönskemålen till det mönster som är möjligt och lämpligt ur hushållssynpunkt. Inom hushållsramen tänkes de olika aktiviteterna bli bedömda efter både angelägenhetsgrad och resurstillgång. Ofta sker denna anpassnings- och beslutsprocess informellt och, speciellt då det gäller dagliga aktiviteter av rutinkaraktär, helt omedvetet.

Beslutsprocessen påverkas av hushållskarakteristika, hierarkisk struktur eller rollfördelning inom hushållet samt den prioritetsordning som tillämpas. Dess resultat tänkes bli en fördelning av olika aktiviteter på hushållsmedlemmarna. De flesta av dessa kan utföras i fysisk närhet till hushållet. Andra aktivitetsformer, t.ex. förvärvsarbete och inköp, är i regel lokaliserade skilt ifrån hushållslokaliseringen.

För varje aktivitet som kräver transporter bedömer individen de olika systemattribut som han anser vara av värde i transportsituationen. Dessa attributvärden omformas i ett attityd- och erfarenhetsfilter. Perceptionen av det existerande systemet (de transportalter-

nativ som föreligger) jämförs med den för ändamålet önskvärda utformningen av transportservicen. Mot denna bakgrund sker en värdering av transportalternativen varefter transportbeslut följer.

Förflyttnings- eller transportbehovet utgör en funktion av individens/hushållets behovsgenerering mot bakgrund av de referenssystem som ovan angivits. I ett kortsiktigt tidsperspektiv kan det antas att behovsupplevelsen ej är föremål för drastiska omvälvningar. Det som däremot kan påverkas, av t.ex. en systemförändring, är identifieringen av alternativa aktiviteter. Vidare kan hushållets beslutsprocess påverkas genom åtgärder som exempelvis leder till minskade resurskrav för transportkrävande aktiviteter.

Beskrivningen av resebeteendet på kort sikt bör därför främst inriktas på att redovisa samband mellan manifesterat transportmönster och de restriktioner (brist på resurser) och värderingar som föreligger vid betraktad tidpunkt. Därvid antas att individer och hushåll över tiden sökt att anpassa sitt aktivitetsmönster till de transportmöjligheter som förelegat eller kunnat tillskapas ex.vis genom anskaffning av privatbil.

Under ovanstående förutsättningar blir det i första hand de befintliga resurserna och restriktionerna som förklarar det manifesterade resemönstret. Resurserna och restriktionerna kan hänföras dels till individen/hushållet t.ex. bil- och körkortsinnehav, dels till persontransportleder, kollektivt transportnät och transportmedel, tidtabeller etc.

4 UNDERSÖKNINGENS UPPLÄGGNING

Bestämmande för undersökningens inriktning och utformning har varit:

a) Undersökningens syfte, d.v.s. att ge en viss förståelse för transportkonsumentens val av transportmedel samt att ge en grov uppskattning av benägenheten att skifta från privatbil till kollektivt transportmedel vid olika

prisnivåer på periodkortet.

b) Den teori- och hypotesbakgrund som relaterats i avsnitt 3.

c) Snäva tidsramar för undersökningsplanering och datainsamling.

d) Budgetrestriktioner.

e) Undersökningsområden: Malmöhus län och Västerbottens län.

Undersökningen har utförts som en urvalsundersökning av bostadshushåll. Den korta tid som förelåg för informationsinsamling samt frågebatteriets speciella utformning och karaktär nödvändiggjorde besöksintervjuer.

Varje hushållsmedlem, sexton år eller äldre, ingick i undersökningen. Minimiåldern sexton år baserades på antagandet att man normalt först efter genomgången grundskola ges möjlighet att skapa ett individuellt resemönster som kan medföra behov av rabattkort. Motiven för mätningar av karakteristika hos varje hushållsmedlem (klusterurval) var dels att öka effektiviteten vid bestämningen av de faktorer som styr transportmedelsvalet, dels utröna hur uppfattning och värdering av transportsystemet samvarierar mellan de skilda hushållsmedlemmarna.

Urvalet skulle omfatta 700 hushåll, fördelat på 350 hushåll i vardera Malmöhus och Västerbottens län. Kostnads- och tidsskäl hindrade ett större urval. Urvalsstorleken bedömdes dock kunna ge den bild av transportmarknaden som här åsyftades.

Urvalet skulle fördelas på ett antal delområden (strata) vilka definierades efter avstånd från centralort samt grad av kollektiv transportförsörjning.

Följande uppdelning av undersökningsområdena har gjorts:

Stratum 1: Centrala delarna av Malmö, Lunds och Helsingborgs kommuner

Strata 2 + 3 + 4: Övriga delar av Malmöhus län

Stratum 5: Centrala delarna av Umeå och Skellefteå kommuner
Strata 6 + 7 + 8 + 9 + 10: Övriga delar av Västerbottens län

Av ekonomiska och urvalstekniska skäl gjordes ett tvåstegs klusterurval med urvalsstorleken fördelad i proportion till delpopulationens storlek i varje delområde. För att förhindra en koncentration till tätortsstrata begränsades urvalsstorleken i stratum 1 och 5 till 100 respektive 50 hushåll (urvalsfraktion 1/3 av övriga områden inom respektive län).

Bruttourval per stratum enligt tabell B 3 1.

Eftersom något register över bostadshushåll ej existerar och ej heller kunde upprättas under rådande förutsättningar, måste en annan urvalsenhet användas. Som urvalsenhet valdes i undersökningen RTB-hushållet[1].

5 INTERVJUUNDERSÖKNINGEN

För fältorganisation och fältarbete anlitade utredningen Statistiska Centralbyrån, Stockholm/Örebro. Introduktionsbrev, intervjuarinstruktion samt vägrarbrev tillhandahölls av avd. för statistik, Umeå universitet. Erforderliga kontakter med Datainspektionen skedde i samråd med SCB.

Slutjusteringen av intervjuformulärets utformning skedde i samarbete med representanter för SCB. Detta gjordes i avsikt att undvika undersökningsfel som kunde uppkomma på grund av ovana vid ex.vis ordval och blankettutformning i övrigt.

Mätperioden sträckte sig från 1974-10-14 till 1974-10-27, med möjlighet till bortfallsuppföljning fram till 1974-11-03.

---

1) Med RTB-hushåll menas den grupp av personer som har gemensam samhörighetsbeteckning i registret över totalbefolkningen (RTB). RTB-hushållet består av samboende gifta maka samt eventuella barn under 18 år eller i övriga fall av en vuxen person (18 år eller äldre) samt eventuella barn under 18 år.

6 INTERVJUFORMULÄRET

Det formulär som skapades till grund för intervjuundersökningen avsåg att ge svar på i huvudsak tre frågeställningar:

1) Den demografiska strukturen i undersökningsområdet.
2) Individernas val av transportmedel vid sin vanligaste restyp, samt en beskrivning av denna resas egenskaper vid utnyttjande av de alternativa färdmedel som erbjuds individen.
3) Individernas värderingar av ett antal generella transportmedelsegenskaper samt individernas attityder till dessa egenskaper hos de tillgängliga färdmedlen.

Sambandet mellan de frågeställningar på vilka formuläret baserades och den huvudinriktning som gäller för undersökningen är följande.

Genom att inhämta information om den demografiska strukturen i undersökningsområdet, d.v.s. information om individens ålder, kön, sociala status etc., ges möjligheter till studium av olika individgruppers reaktioner på förändringar i transportutbudet. Information om individens ålder, kön etc., utnyttjas därvid för att placera denne i grupper av individer med likartade reaktionsmönster.

De reaktioner som blir konsekvensen av en framtida förändring av transportstandarden med avseende på respriset kan av förklarliga skäl inte mätas direkt. Därför måste en bedömning av dessa reaktioner baseras på ett studium av individens handlande i dagens utbudssituation. Detta kräver information om dennes val av transportmedel, samt vilka konsekvenser för individen detta val har i form av reskostnader, restid, gångavstånd etc.

Dessa "fysiska" konsekvenser av transportmedelsvalet är troligen inte de enda som påverkar individen vid dennes transportmedelsval. Förutom demografiska faktorer utgör individens värderingar och attityder väsentliga kompo-

nenter. Individuella skillnader i kostnadsuppfattning spelar t.ex. en roll för individens handlande. En väsentlig del av intervjuundersökningen har därför ägnats åt mätning av individens subjektiva uppfattningar om dagens utbudssituation. Detta har skett genom att de intervjuade fick göra parvisa jämförelser mellan ett antal egenskaper som avsetts vara väsentliga för ett transportmedel. Dessutom uppmättes genom användning av semantiska skalor intervjupersonernas attityder till de transportmedel de utnyttjat.

7 KONTROLL OCH KVALITETSASPEKTER PÅ UNDERSÖKNINGSRESULTATET

En jämförelse av stickprovskarakteristika med senast kända polulationskarakteristika har gjorts för att erhålla en kontroll på representativitet i framförallt demografiskt hänseende.

Den grundläggande inriktningen av undersökningen har varit att söka kopplingar mellan individers uppfattningar om sina respektive transportsituationer och vissa individ- och/eller hushållskarakteristiska variabler samt att studera dessa i ljuset av den faktiska lösningen av transportbehovet. Utifrån detta sökes sedan uppskattningar av benägenheten att övergå ifrån privatbil till kollektivt transportmedel. Detta betyder att just representativitet vad gäller bakgrundsdata av ex.vis demografisk natur blir av intresse. Aggregat av dessa uppgifter kan användas för kontroll av stickprovets representativitet i demografiskt hänseende eftersom en del av dessa uppgifter är kända för M- respektive AC-län från folk- och bostadsräkningen 1970 (FoB -70).

Undersökningens utformning i förening med de av tidsskäl begränsade möjligheterna till kompletterande återbesök av intervjuarna har medfört en tendens till underrepresentation av rörliga individgrupper.

En liten men genomgående underrepresentation erhölls i materialet för lägsta och högsta åldersgrupperna. Vad gäller åldersgruppen 65 år och äldre är förklaringen dels att de

till en del varit svåra att nå t.ex. på grund av sjukhusvistelse, dels att en del ej förmått genomföra intervjun. Vad angår den lägsta ålderskategorin, 16- och 17-åringarna, är underrepresentationen mycket liten och därför betydelselös. De resultat som erhållits innebär emellertid en god överensstämmelse med de värden som härletts utifrån folk- och bostadsräkningens uppgifter (FoB -70).

Den speciella urvalsram som var tillgänglig för sannolikhetsurvalet av hushåll, nämligen förteckningen över RTB-hushåll, medför en favorisering av hushåll med många vuxna hushållsmedlemmar. Beräkningar av medelantalet personer per bostadshushåll tyder dock på att endast en mycket lätt överrepresentation av mångindividhushållen erhållits.

Tabell B 3 1: Hushållsurval, hushållsbortfall samt antal intervjuade individer fördelade på strata

Stratum	Ant. utvalda hushåll/brutto	Ant. intervjuade hushåll	Hushålls-bortfall	Ant. intervjuade ind.
1	100	74	26 (26 %)	124
2	89	81	8 (9 %)	170
3	68	52	16 (24 %)	95
4	93	78	15 (16 %)	156
S:a M-län	350	285	65 (18,6 %)	545
5	50	39	11 (22 %)	69
6	55	45	10 (18 %)	94
7	76	75	1 (1 %)	149
8	108	97	11 (10 %)	187
9	54	46	9 (17 %)	94
10	7	5	2	14
S:a AC-län	350	307	43 (12,2 %)	607
S:a totalt	700	592	108 (15,4 %)	1152+1
Nettourval[1)]	684	592	92 (13,5 %)	1153

1) Nettourval = Bruttourval (700) - Antal utvandrade (15) - - urvalsfel (1)

Trots snäva tidsramar har bortfallet stannat vid 13,5 % vilket måste betecknas som tillfredsställande. Bortfallet fördelar sig enligt följande:

sjuk	0,4 %
ej anträffad	2,5 %
vägran	8,5 %
p.g.a. hög ålder ej intervju	2,1 %

Om man bortser ifrån kategorin "p.g.a. hög ålder ej intervju" vilka enligt givna uppgifter mycket sällan eller aldrig företar resor överstigande 2 km, så föreligger inga indikationer på att, från de i stickprovet representerade, avvikande mönster hos bortfallskategorin.

Vid undersökningar som denna måste man räkna med ett visst internbortfall, d.v.s. uteblivna svar på vissa frågor. Hit hänförs även uppenbart orimliga svar eller i övrigt ofullständiga uppgifter. Ett visst internbortfall torde kunna hänföras till intervjuaren och dennes beteende i intervjuarsituationen.

Det finns ingenting, av det som hittills framkommit, som tyder på att det internbortfall som föreligger vid denna undersökning kan medföra någon systematisk snedvridning av resultaten.

8 UNDERSÖKNINGSRESULTATET

Informationsinsamlingen har, enligt vad som tidigare angivits, inriktats mot tre huvudområden: den demografiska strukturen, den individuella situationen för valet av transportmedel för mest frekvent restyp samt individuella värderingar av olika transportmedelsegenskaper. Till detta kommer frågor av direkt och hypotetisk natur av typen: "hur skulle Ni göra om.

8.1 Demografisk stickprovsbeskrivning

Åldersfördelning för män respektive kvinnor inom redovisningsområdena är redan kommenterade. Det samma gäller fördelningen

över antalet hushållsmedlemmar per bostadshushåll.

Körkort för bil innehas av ca 70-80 % av männen över 18 år. Motsvarande värden för kvinnor ligger mellan 35-50 %. Det intressanta här är den förhållandevis stora differensen mellan kvinnor och män.

Bil för personbefordran disponeras av ca 55 % av individerna inom tätortsstrata. Förhållandet i övriga delar av undersökningsområdet är att ungefär 75 % av personerna anger sig kunna disponera bil för personbefordran. I relativt många fall, ca 20 %, finns här fler än en bil disponibel. Med disponibel menas att bilen såsom transportresurs kontrolleras av hushållet eller någon/några av dess medlemmar. I något enstaka fall, speciellt när det gäller äldre personer, kan bil anses vara disponibel om någon (oftast nära anförvant) regelmässigt erbjuder erforderliga transporttjänster med privatbil.

8.2 Resvanor

Det mest markanta draget i de resultat som rör individernas resvanor är de regionala skillnader som materialet indikerar. Speciellt transportmedelsvalet är betydelsefullt, då detta medför konsekvenser för transportkonsumenten i form av reskostnader, restid, väntetid etc. Transportmedelsvalet är följden av att individen kräver en förflyttning till någon form av aktivitet. Undersökningsresultatet visar att redan det grundläggande aktivitetsmönstret skiljer sig mellan områden. Medan tätortsbefolkningens efterfrågan av transportmedel i stor utsträckning härrör från ett behov att komma till och från arbetet, grundas glesbygdsbefolkningens efterfrågan till stor del i ett behov att nå service av olika former.

I t.ex. tätorter i Malmöhus län, utgör andelen resor till arbete 63 % medan motsvarande andel i glesbygd i Västerbottens län utgör endast 37 %. Andelen resor som görs för att komma i åtnjutande av olika former av service

visar ett omvänt mönster, 14 % i tätort, Malmöhus län och 35 % i glesbygd, Västerbottens län. Orsakerna till dessa skillnader kan sökas i olikheter i ekonomisk, social och geografisk struktur hos de undersökta områdena.

Som tidigare nämnts är undersökningen begränsad i det avseendet att den endast beaktar den för individen vanligaste resan, där en resa definieras som en förflyttning längre än 2 km. Detta medför naturligtvis konsekvenser för intervjuresultatet. Genom att boendet i glesbygd är koncentrerat till orter med liten geografisk utbredning är förflyttningar till t.ex. arbetet ofta så korta att de med utgångspunkt från ovanstående definition ej kan betraktas som resor. Glesbygdsområdet karakteriseras dessutom av att kvalificerad ekonomisk och administrativ service är koncentrerad till ett fåtal orter, vilket medför att en förflyttning för att erhålla denna service måste, under den givna definitionen, betraktas som en resa. Tätortsområden kan däremot ges den motsatta karaktäristiken. De resultat som redovisar "antal gjorda resor per månad" och "den vanligaste resans längd" förstärker de orsakssamband som nämnts. I tätorter i Malmöhus län, gör 74 % av de intervjuade 13 eller fler resor per månad, medan motsvarande andel i glesbygd i Västerbottens län är 42 %. Detta visar att en större andel av de förflyttningar som av de intervjuade betraktas som resor i glesbygd är av lågfrekvent natur, vilket är karakteristiskt för t.ex. serviceresor. En faktor som i tätort kan ha en dämpande effekt på andelen serviceresor är de större möjligheter som dessa områden erbjuder att i en resa kombinera en förflyttning till flera aktiviteter, t.ex. arbete och service. Därigenom minskar andelen resor med det enda syftet att nå t.ex. service.

Valet av transportmedel domineras kraftigt av bilen, även om den i viss mån försvagas i tätortsområden där bussarna ökar sin andel. Bilens kraftiga dominans i glesbygdsområden förklaras av skilda geografiska förhållanden vilket indikeras av de väntetider som kol-

lektivresenärerna tvingas till. Medan väntetiden i tätorter i Malmöhus län inte i något fall överskrider 30 min., utsätts 27 % av kollektivresenärerna i glesbygd i Västerbottens län för väntetider överskridande 30 min.

Genom skilda utbudsförhållanden inom olika områden, påverkas även en annan för konsumenten väsentlig faktor, gångavståndet. De resultat som undersökningen uppvisar vad gäller gångavstånd leder ej till någon bekräftelse av ett antagande om att regionala skillnader skulle förekomma. Påpekas bör dock att resultaten härrör från individer som utnyttjar kollektiva färdmedel. Gångavståndsfördelningen kan antas kraftigt förändras om hänsyn tas till konsumenter som utnyttjar andra färdmedel, kanske just på grund av att de har långa gångavstånd.

De geografiska förhållandenas inverkan på valet av transportmedel framgår också av resultat beträffande bilåkarnas tillgång till kollektiva färdmedelsalternativ. Medan 17 % bilburna i tätorter i Malmöhus län anser sig sakna ett sådant, stegras denna andel med ökad glesbygdskaraktär för att i glesbygd i Västerbottens län utgöra 58 %.

De olika områdenas skilda geografiska karaktär påverkar även längden hos en resa. Resultaten visar att resor kortare än 10 km är klart dominerande i de båda tätortsområdena medan resor längre än 10 km dominerar i glesbygden.

De beskrivna egenskaperna hos de olika reslängdsfördelningarna borde indikera kraftigt skilda kostnadsfördelningar för olika områden. Så är dock inte fallet. Orsaken till denna situation står att finna i de skillnader som råder mellan de olika områdenas resegenererande aktivitetsmönster. Genom att andelen dagliga resor är lägre i glesbygd än i tätort, vilket i sin tur kraftigt påverkar antalet genomförda resor, dämpas de skillnader

i reskostnad som kunde förväntas om hänsyn tages endast till reslängden.

Vissa regionala olikheter kan dock iakttas. Andelen resenärer med kollektiva färdmedel med en reskostnad mindre än eller lika med 50 kr./mån. är i tätortsområdet ca 80 % medan motsvarande i glesbygdsområdet är ca 50 %. Relationen mellan andelen resenärer inom denna kostnadskategori som har en månadskostnad mindre än eller lika med 25 kr. och de med en kostnad mellan 25 och 50 kr. visar klara områdesskillnader. Ca 60 % av kollektivresenärerna i tätorter i Malmöhus län, tillhör kostnadskategorin 25-50 kr./mån. Denna andel sjunker med ökad glesbygdskaraktär för att endast utgöra ca 18 % i Västerbottens glesbygd.

Bilresenären uppvisar, till skillnad från kollektivresenären, inga entydiga regionala skillnader. En viss tendens till en ökad andel mycket höga månadskostnader kan dock spåras i glesbygdsområden. Några entydiga regionala skillnader i milkostnadsuppfattning kan inte heller spåras bland bilisterna. Medelvärdena för den angivna milkostnaden varierar mellan 3,04 kr./mil och 3,97 kr./mil.

Dessa låga värden indikerar att bilresenärerna inte uppfattar sina reella kostnader. En sådan tolkning bör dock göras med en viss försiktighet beroende på att det vid undersökningen varit svårt att urskilja vilka av bilresenärerna som skall betraktas som kostnadsbärare. I vissa fall har medresenären angivit samma milkostnader som bilföraren och det har då varit omöjligt att avgöra om totala milkostnaden fördelats på samtliga passagerare. I andra fall har medresenärer angivit milkostnaderna till 0. Svårigheterna att fördela milkostnaderna på ett enhetligt sätt kan därför i viss omfattning ha påverkat resultaten.

Bilresemönstret varierar något mellan de skilda ortskarak tärerna. Högsta andelen ensamresenärer återfinns inom tät ortsområdena, ca 50 %. Proportionen sjunker ned till ca 40 % inom Västerbottens glesbygd.

Bland dem som ej reser ensam är det bland resenärerna i Malmöhus län vanligast att medresenären tillhör det egna hushållet. Observerad andel är ca 70 %. Inom Västerbottens landsbygdsområden utgörs ca 55 % av de resor som ej görs i ensamhet ett samåkande med medlemmar ur eget hushåll. Siffrorna torde något återspegla de förutsättningar för transporter som föreligger inom respektive områden. Detta gäller både det kollektiva transportsystemets utbyggnad som de individuella möjligheterna som körkorts- och bilinnehav erbjuder.

Kollektivresenärernas utnyttjande av olika färdbiljetttyper varierar med resfrekvens och resavstånd. Inom tätortsstrata dominerar periodkort/partibiljetter. Resavståndet håller sig mestadels inom 10 km. Inom övriga områden ligger vanligaste reseavstånd mellan 11 och 30 km. Här dominerar sällanresandet (högst 6 resor i månaden) och vanligaste färdbevis är tur- och returbiljetten.

8.3 Attityder

En viss uppfattning om individers attityder kan erhållas via studium av faktiskt beteende. Exempelvis kan utnyttjande av privatbil för transporter innebära en negativ attityd till ett offentligt transportmedel. Inferens rörande attityd- eller preferensmönster på basis av existerande beteendemönster kan dock vara bedräglig och missledande. Det kan t.ex. i vissa situationer vara så att ett offentligt transportmedel skulle föredras om ett sådant vore möjligt att utnyttja.

Den process som påverkar efterfrågan av olika transportmedel och slutligen det observerbara beteendet torde vara mycket komplex. Det faktiska beteendet kan inte enbart förklaras med transportmedelskarakteristika såsom avgifter (taxor), hastighet, säkerhet. Andra påverkande faktorer är t.ex.

i) den individuella uppfattningen av skillnader mellan alternativa transportmedel (här kan ex.vis företags- eller transportmedelsimage spela en roll),

ii) sammansatta transportbehov så tillvida att aktiviteter som skall företagas utefter transportsträckan och/eller i målorten kräver ett visst transportmedel,
iii) transportmedlens tillgänglighet både i fysisk och psykologisk bemärkelse,
iv) vanor och lojaliteter vilka kan leda till beteenden som kan tyckas irrationella,
v) status och gruppidentifikation vilket ex.vis kan leda till någon form av "följa-John" beteende etc.

För att bättre komma åt transportkonsumenternas preferenser och värderingar är det egentligen nödvändigt att utföra djupgående intervjuundersökningar. En viss vägledning erhålls trots allt genom den redovisade undersökningstekniken.

Direkta frågor rörande ett framtida agerande, betingat en viss beskriven förändring i individens omgivning, ger osäkra prediktioner av verkligt beteende. Främsta orsaken till detta är att respondenten i regel saknar erfarenhet av den situation som antyds. Det går ej att kontrollera om den situationsbild som respondenten skapar och som ligger bakom utformningen av svaret verkligen är realistisk. Svaret utgör en svårkontrollerbar blandning mellan önskemål och realistiska bedömningar.

Attitydmätningen i undersökningen omfattade en allmän preferensmätning med hjälp av parvisa jämförelser. Vidare ingick i frågepaketet en direkt hypotetisk fråga rörande de direkta konsekvenserna för transportmedelsvalet som rabattkortsreformen kan innebära.

Respondenterna indelades därvid i tre grupper, som vardera erhöll ett kort med prisangivelse 50, 75 eller 100 kronor i Malmöhus län, resp. med priset 50, 100 eller 150 kronor i Västerbottens län samt en beskrivning av kortets tänkta giltighet. Samtliga intervjuade inom samma hushåll erhöll kort med lika prisnivå. Prisfördelningen på hushåll skedde slumpmässigt i samband med urvalet.

Bilresenärerna ställdes inför frågan om de, mot bakgrund av det kort som uppvisats, skulle åka kollektivt i stället för bil. Erhållna svar tyder på en positiv attityd till kortet. Bakom dessa svar torde, förutom personliga önskemål och skilda nivåer av realism, även en viss grad av social omtanke spela in.

Övervägande flertalet av de bilister som säger sig vilja övergå till kollektivt resande vill använda kortet för ett ökat resande inom länet. Frågan är om denna utvidgning av resmönstret utgör en följd av kortet eller en förutsättning för kortköp. I det senare fallet torde "invanda" levnadsmönster och tidsmässiga restriktioner verka i hämmande riktning.

Bland de bilister som icke ämnat övergå till kollektivt resande har orsaker därtill efterfrågats. En stor andel inom tätortsområdet visar en i grunden negativ inställning till kollektivåkande. Kommentarerna i övrigt rör främst önskemål om bättre kollektiva förbindelser vad gäller linjenät och turlista. Dessa förbättringsförslag har sin starkaste betoning inom glesbygdsområden.

Kollektivresenärernas inställning till rabattkortet kan förmodas representera verkligheten på ett mera vederhäftigt sätt än vad kan vara fallet med bilresenärerna. Här riktar man sig till en resandekategori som har erfarenhet av kollektivt resande.

För att underlätta tolkningen av de svar som erhålls då en person ställs inför en hypotetisk situation har de intervjuade därutöver ombetts göra parvisa jämförelser mellan en uppsättning generella transportmedelsegenskaper. Med utgångspunkt från en liknande amerikansk undersökning (Dobson, R m.fl. 1973) har 11 transportmedelsegenskaper, som alla antagits vara av betydelse för transportkonsumentens val av transportmedel, utvalts ur en grupp om ca 90. Urvalet har gjorts dels med hänsyn till resultatet av den amerikanska undersökningen, dels med utgångspunkt från en allmän bedömning av de

olika transportmedelsegenskapernas betydelse för en svensk transportkonsument.

Den här använda metodiken för genomförande av parvisa jämförelser innebär att de valda transportmedelsegenskaperna uppdelas i tre grupper. Två egenskaper förekommer genomgående i varje grupp. Grupperna består av attributen:

Grupp 1:
1 Kort restid från dörr till dörr
2 Korta väntetider
3 Punktlig avgång och ankomst
5 Låg reskostnad
8 Mindre olycksrisker

Grupp 2:
4 Bra klimatskydd
5 Låg reskostnad
7 Tillgång till transportmedel då man behöver resa
8 Mindre olycksrisker
11 Att kunna göra en resa utan att byta färdmedel

Grupp 3:
5 Låg reskostnad
6 Kort totalt gångavstånd
8 Mindre olycksrisker
9 Goda sittplatsmöjligheter
10 Kortast möjliga resväg

Inom varje grupp gjordes parvisa jämförelser mellan attributen. Intervjupersonen ombads därvid att ange den egenskap i varje par som han ansåg vara mest väsentlig för ett transportmedel. Resultaten av de parvisa valen utnyttjades sedan för att bestämma den intervjuades rangordning av de givna transportmedelsegenskaperna. Metodiken finns beskriven hos bl.a. Thurstone (1959) och Björkman & Ekman (1962).

Genomgående för de olika geografiska områdena är att tillgänglighet hos ett transportmedel värderas högt både av bilåkare och icke bilåkare. De två egenskaperna "korta väntetider" och "tillgång till transportmedel då man behöver resa" som båda sammanhänger med

ett transportmedels tillgänglighet har placerats bland de egenskaper som värderats högst bland biläkarna. Speciellt gäller detta för den senare egenskapen som intar en särställning i detta avseende.

Reshastigheten placeras högt på preferenslistan hos biläkarkategorin. Denna egenskap representeras av attributen "kort restid från dörr till dörr" och "kortast möjliga resväg". Även bekvämlighetsfaktorn "att kunna göra en resa utan att byta färdmedel" sätts högt på biläkarnas preferenslista.

Det mest anmärkningsvärda hos övriga egenskapers skalplaceringar, för biläkarkategorin, är den låga placering som givits egenskapen "låg reskostnad".

Det kan verka som om denna inställning inte stämmer överens med svaren på den hypotetiska frågan beträffande bilresenärernas attityd till ett periodkort. Som förut nämnts tyder dessa svar på en positiv inställning till kortet och även en markerad vilja hos flertalet att öka sitt resande inom länet. Vid en mera slutgiltig sammanvägning bör därför dessa till viss del skilda utredningsresultat beaktas.

Bland icke biläkare består den högprefererade attributgruppen av egenskaperna: "tillgång till transportmedel då man behöver resa", "punktlig avgång och ankomst" och "att kunna göra en resa utan att byta färdmedel". Dessa får en hög placering oberoende av geografiskt område. Inom tätortsregionerna placeras också attributet "låg reskostnad" mycket högt.

Genomgående tycks "icke biläkarna" vara mer kostnadsmedvetna än biläkarna. Medan de senare placerar kostnadsattributet lågt på preferenslistan ligger den genomgående högre upp hos icke biläkarna. Inom tätortsområdena ligger kostnadsfaktorn så högt som på andra plats i preferensordning hos icke bilisterna medan den utanför detta område hamnar ungefär i mit-

ten av preferenslistan. Detta kan tyda på att bilisterna är svåra att påverka med hjälp av modesta förändringar i kostnadsrelationerna mellan bil och kollektivt transportmedel.

En viss försiktighet måste iakttagas vid tolkningen av preferensmaterialet. Som tidigare angivits bygger mätningen på ett antal givna egenskaper. De intervjuade har därför inga möjligheter att i sina rangordningar inkludera egenskaper som de finner ännu mer väsentliga än de givna. Å andra sidan innebär inte heller en låg placering på skalan med säkerhet att egenskapen allmänt sett värderas lågt.

REFERENSER

BJÖRKMAN, M. & EKMAN, G., 1962, Theory and methods of scaling, New York.

BUCHANAN REPORT, 1964, Traffic in Towns. The specially shortened ed. of the Buchanan Report. Harmondsworth, 1964.

DOBSON, R., GOLOB, T.F. & GUSTAFSON, R.L., 1974, Multidimensional scaling of consumer preferences for a public transportation system: an application of two approaches. Socio-Economic Planning Sciences 1974/8.

HÖGLUND, L. & PERSSON, O., 1972, Transportkonsumtion i sociologisk belysning, Umeå 1972 (stencil).

LANSING, J.B., 1968, The effects of migration and personal effectiveness on long-distance travel. Transportation Research 1968/2.

LE BOULANGER, H., 1971, Research into the urban traveller's behaviour. Transportation Research, 1971/5.

PARSONS, T., 1959, An approach to psychological theory in terms of the study of action. S. Koch (ed.), Psychology: a study of a science. Vol. 3, New York.

ROMAN, O., 1972, Hastighetsöverträdelser i sociologisk belysning. En modell för analys av avvikande beteende i trafiken. Umeå.

THURSTONE, L.L., 1959, The measurement of values. Chicago.

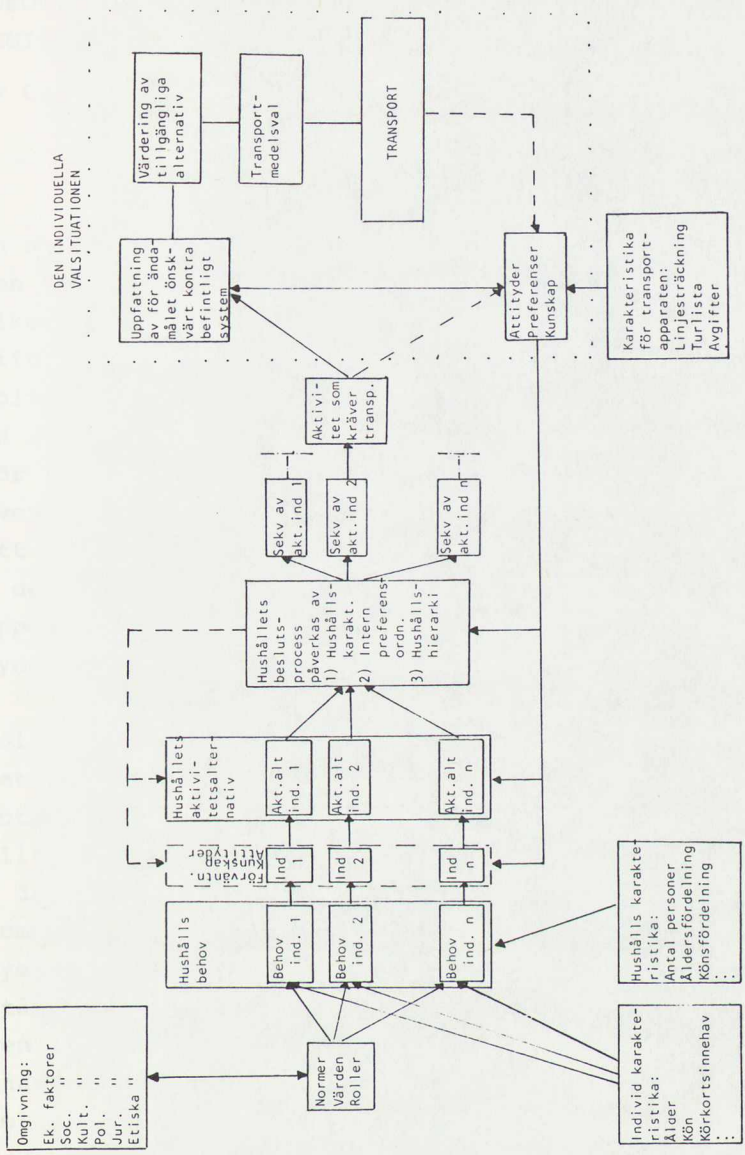


Fig. B 3.1 Ram för behandling av transportbeteende

Bilaga 4

UTFORMNINGEN AV ETT INTERKOMMUNALT TRAFIKBOLAG PÅ REGIONAL NIVÅ

Av Curt Riberdahl

1 ALLMÄNT

En avgörande fråga för behovet av lagstiftning är om den regionala och lokala samordningen av kollektivtrafiken skall vara en fakultativ eller obligatorisk uppgift för primärkommuner och landsting. Går man på den obligatoriska linjen krävs särskild lagstiftning. Hur en sådan lagstiftning skall vara utformad faller utanför ramen för denna promemoria och kräver f.ö. särskilda överväganden. Ett obligatorium bör dock knappast hindra att verksamheten drivs i bolagsform. I 11 kap. 6 § 3 st i den nya regeringsformen har sagts att förvaltningsuppgift kan överlämnas till bolag. Innefattar uppgiften myndighetsutövning krävs dock lagstöd härför.

Kollektivtrafiken kan i och för sig göras till en obligatorisk uppgift utan att detta behöver innebära ett totalt kommunalt monopol i fråga om driften. Man kan alltså i princip behålla ett system av samma typ som i dag, där efter 1969 års ändringar i 12 och 19 §§ YTF kommun eller landstingskommun ges företrädesrätt vid nyetablering av trafikföretag samt rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss mot en i lagen föreskriven inlösensskyldighet. Ett sådant obligatorium skulle snarare betona ett mer allmänt hållet totalansvar för kollektivtrafiken för kommuner (och/eller) landsting, medan i den praktiska utformningen olika system skulle kunna tillämpas i olika delar av landet. Vill man gå längre och införa ett kommunalt kollektivtrafikmonopol, dvs. förbud för enskild att driva viss kollektivtrafik, krävs särskilda lagregler härom. Även monopolsystem kan ges olika utformning. Någon form av entreprenadsystem kan t.ex. vara möjlig. Exempel på sådana system finns inom det kommunala renhållningsmonopolet.

I vad mån de här berörda, mer övergripande frågorna återverkar på ett interkommunalt bolags utformning låter sig inte på förhand bedömas.

Den här nedan skisserade modellen utgår som arbetshypotes från att något kommunalt monopol inte införes. Om uppgiften blir fakultativ eller obligatorisk torde vid sådant förhållande spela mindre roll.

2 KOMMUNALRÄTTSLIGA ASPEKTER

Från kompetenssynpunkt är gränsdragningen mellan primärkommunala och landstingskommunala befogenheter på kollektivtrafikområdet av intresse. Helt klart är att åtgärder i fråga om den lokala kollektivtrafiken ligger inom primärkommunernas kompetens liksom att landstinget kan ta på sig ett ansvar för den regionala trafiken. Däremot torde ett landsting, teoretiskt sett, inte kunna ägna sig åt enbart lokaltrafik, t.ex. busstrafik med ett linjenät som enbart sträcker sig inom en kommun (stadsbussar). Ett tecken på att denna hypotes är riktig kan sägas vara att bestämmelserna i YTF om landstingets företrädesrätt vid nyetablering m.m. motiveras med behovet av samordning över större regioner (prop. 1969:155 s. 23 f).

I det här aktuella fallet rör det sig emellertid om en konstruktion med ett delat huvudmannaskap för både lokal och regional trafik. I ett sådant fall motiveras det primärkommunala engagemanget av kommunens ansvar för lokaltrafiken och det landstingskommunala engagemanget av landstingets kompetens beträffande den regionala trafiken. Detta medför att det från kommunalrättslig synpunkt bör vara möjligt för primärkommun och landsting att gemensamt äga ett aktiebolag som driver både lokal och regional trafik.

En speciell fråga i samband med valet av driftsform är frågan vem som skall fatta beslut i taxefrågor, bolaget eller de kommunal intressenterna. I doktrinen har hävdats

att det kan ifrågasättas om inte fullmäktige såvitt gäller leveransplikt och taxor är skyldig att förbehålla sig själva bestämmanderätten härutinnan eller åtminstone avkräva bolaget en förbindelse varigenom bolaget förpliktar sig att iaktta likställighetsprincipen (Westman: Kommunal förvaltning genom aktiebolag, Förvaltningsrättslig tidskrift 1954 s. 200. Jfr också betänkandet "Kommunala bolag", SOU 1965:40 s. 70). Klart är, att om taxefrågan överhuvud ej uttryckligen regleras, det från bolagsrättslig synpunkt ankommer på bolagsorganen att besluta om taxan med bindande verkan i förhållande till bolagets kunder. I vad mån detta är kommunalrättsligt hållbart kan däremot diskuteras. Något bestämt svar kan ej lämnas. Möjligen kan frågan besvaras olika beroende på vilken typ av avgift det rör sig om. Ibland kan lagstiftningen innehålla uttryckliga bestämmelser om att det ankommer på fullmäktige att antaga taxa, vilket t.ex. är fallet på renhållningssidan. I ett sådant fall torde fullmäktiges befogenhet härvidlag knappast kunna överflyttas på ett kommunalt renhållningsbolag. I andra fall saknas lagreglering, t.ex. på elsidan. I fråga om taxor i kollektivtrafik kommer bestämmelserna om underställning av taxebeslut hos statlig myndighet in i bilden. För busstrafikens del är bestämmelserna i 29 § YTF tillämpliga och för den spårbundna trafiken bestämmelserna i 25 § allmänna ordningsstadgan. Från YTF:s utgångspunkt är det trafikutövaren som har att underställa länsstyrelsen taxan. Det förhållandet att inte kommunen utan statlig myndighet har det slutliga avgörandet i fråga om taxans storlek bör medföra att taxefrågorna kan handläggas av bolaget, åtminstone om i avtal mellan kommunen och bolaget det senare förpliktats iaktta självkostnads- och likställighetsprinciperna. Det bör emellertid observeras att kommunfullmäktige skall höras av länsstyrelsen i ärende om utfärdande av taxa enligt allmänna ordningsstadgan och en motsvarande "böra"-regel finns i YTF i fråga om busstrafiken.

Slutligen skall här påpekas att förhållandet mellan den kommunala likställighetsprincipen och en av statlig myndighet fastställd taxa inte är helt klar. Man bör emellertid räkna med att krav på likformighet även gäller för av statlig myndighet utfärdade taxor. F.ö. gäller den kommunala likställighetsprincipen endast i förhållande till de egna kommunmedlemmarna. Ett kommunal- eller interkommunalt trafikföretags kundkrets är givetvis inte identisk med kommunmedlemskapet även om trafiken är enbart lokal.

De här förda resonemangen leder till att det bör vara möjligt att låta bolaget besluta i taxefrågor med de begränsningar som följer av att taxan måste fastställas av statlig myndighet. Bolaget bör i avtal med intressenterna förpliktas att iaktta den kommunala likställighetsprincipen även om man kan räkna med att länsstyrelsen har anledning uppmärksamma detta i samband med fastställelse av taxan.

En annan sak är att de kommunala organen av politiska skäl vill förbehålla sig alla eller en del av beslutsfunktionerna i taxefrågor. Detta låter sig tekniskt sett göras så länge endast en intressent finns i ett bolag. Bildar man ett kommunalförbund flyttar man också över beslutanderätten i ev. taxefrågor på förbundsfullmäktige. Samma bör gälla även om bolagsformen används i interkommunala sammanhang. Ju fler intressenter som finns i bolaget desto större risk föreligger för oenighet i taxefrågor om beslutanderätten skall ligga kvar hos de skilda intressenterna. Givet är att intressenterna måste få ett rimligt inflytande över taxefrågorna. Detta kan åstadkommas genom bestämmelser i avtal mellan bolaget och intressenterna om samråd före beslut med de skilda kommunerna. Härtill kommer reglerna om att kommunerna skall eller bör höras i YTF resp. allmänna ordningsstadgan. Har de olika kommunerna och landstinget skilda uppfattningar i taxefrågor blir det med denna konstruktion bolaget (alt. länsstyrelsen i samband med fastställelsen) som s.a.s. får "slita tvisten".

Vill man i bolaget åstadkomma en närmare förankring till de kommunala representanterna är det tekniskt möjligt att

genom bestämmelse i bolagsordning förbehålla bolagsstämman beslutanderätten i taxefrågor, som inte är av renodlad förvaltningskaraktär. På bolagsstämman är ju samtliga aktieägare företrädda.

I detta sammanhang bortses från möjligheten att via ändringar i YTF (och allmänna ordningsstadgan) lagstifta om kollektivtrafiktaxornas innehåll. Genom lagregler kan ett i princip för hela landet enhetligt taxesystem åstadkommas. I så fall återstår endast de mer tekniska frågorna att lösa lokalt. De styrningsmöjligheter från statligt håll som YTF redan i dag ger genom kravet på fastställelse kan i och för sig således utvidgas.

3 KOMMUNALDEMOKRATIUTREDNINGENS REKOMMENDATIONER OM INSYN OCH INFLYTANDE I KOMMUNALA BOLAG

Kommunaldemokratiutredningen har i sitt betänkande "kommunal demokrati", SOU 1975:41 s. 364 ff rekommenderat kommunerna vissa åtgärder för att förbättra de förtroendevaldas och allmänhetens möjligheter till insyn och påverkan. Åtgärderna ligger inom ramen för gällande lag.

Rent allmänt kan konstateras att de rekommendationer som utredningen gjort lättast kan tillämpas på kommunala bolag, där endast en kommun är aktieägare. Här nedan skall en genomgång av möjligheterna att tillämpa rekommendationerna på ett interkommunalt bolag med ett flertal intressenter göras.

1. Kommunens ombud till bolagsstämman väljs av kommunfullmäktige. Denna rekommendation kan tillämpas även här. För landstingskommunens del får förutsättas att valet ankommer på landstinget.

2. Kommunstyrelsen bör utarbeta skriftlig instruktion för kommunens ombud. Även denna rekommendation går utan vidare att tillämpa här.

3. Val till bolagsstyrelse bör ske efter behandling i kommunens valberedning. Rekommendationen kan tillämpas.

4. Vissa frågor skall alltid underställas fullmäktige genom reglering i bolagsordning, nämligen ändring av bolagsordning, ändring av aktiekapital, fusion av företag, förvärv eller bildande av dotterföretag samt principbeslut om tomträtt.

   Krav på underställning av här berörda ärenden hos fullmäktige kan orsaka problem i interkommunala företag med många intressenter. I varje fall om krav föreligger på att samtliga kommuners fullmäktige (resp. landstinget) skall godkänna föreslagna ändringar för att dessa skall kunna genomföras. Härigenom kan en enda kommun försvåra och ev. omöjliggöra av de övriga intressenterna godtagna lösningar. Om sådana regler bör införas i bolagsordning kan en alternativ lösning vara att uppställa begränsningar i form av majoritetsbeslut. Man bör t.ex. kunna föreskriva att det räcker med godkännande från intressenter med ett gemensamt aktiekapital uppgående till 2/3 av hela aktiekapitalet eller någon liknande fördelningsgrund.

5. Vissa frågor bör enligt kommunaldemokratiutredningen underställas fullmäktige, nämligen förvärv och försäljning av fastighet över viss beloppsgräns, belåning över viss beloppsgräns, införande eller ändring av avgiftstaxor (hänsyn måste här tas till att även statliga myndigheter i vissa fall skall lämna sitt godkännande), arvoden till företagets funktionärer.

   Även i dessa frågor uppstår samma problem i interkommunala företag som redovisats under p. 4 ovan.

6. Kommunens revisorer bör utses till företagsrevisorer. Om många kommuner deltar skulle detta leda till att antalet revisorer i bolaget blir orimligt stort. Härtill kommer att aktiebolagslagen har särskilda kvalifikationsregler för revisorer, som kan medföra att

alla förtroendevalda revisorer inte är behöriga. I 10 kap. 3 § i nya aktiebolagslagen krävs för vissa bolag att åtminstone en auktoriserad revisor skall utses (jfr prop. 1975:103 s. 238 ff).

Det enklaste synes därför vara att bolagsstämman utser samtliga revisorer.

7. Revisionsberättelsen för kommunägda företag bör överlämnas till fullmäktige för kännedom.

Denna rekommendation kan tillämpas också för interkommunala företag.

8. Fullmäktiges ledamöter samt företrädare för massmedia bör genom regler i bolagsordning ges närvarorätt vid bolagsstämma.

Om antalet intressenter är mycket stort skulle, om samtliga fullmäktigeledamöter var närvarande på stämman, vissa administrativa problem kunna uppstå. Å andra sidan kanske man inte har anledning att räkna med att samtliga fullmäktigeledamöter i de deltagande kommunerna kommer att utnyttja en sådan närvarorätt samtidigt. Man bör därför i bolagsordningen kunna föreskriva en begränsning så att ett visst antal ledamöter per kommun och landsting får närvara, förslagsvis tre ledamöter per intressent. För att möjliggöra en mer breddad debatt vid bolagsstämman kan det vara önskvärt att ge dessa ledamöter - som alltså inte fungerar som ombud - rätt att yttra sig och delta i debatten. Det är emellertid oklart f.n. om bestämmelser härom kan intagas i bolagsordning. En sådan yttranderätt kan i varje fall uppnås genom att varje fullmäktigeförsamling beslutar uppdra åt sitt ombud att på bolagsstämman rösta för yttranderätt för de ledamöter som utses närvara. Yttranderätten bör alltså kunna klaras genom instruktionerna till resp. ombud.

För att få en bättre politisk förankring kan det också vara önskvärt att man regelmässigt håller flera bolagsstämmor per år. Det är lagligen möjligt att i bolagsordning föreskriva krav på mer än en ordinarie bolagsstämma (jfr Johan Lind: Aktiebolagslagen. Kommentar till 1975 års lagstiftning s. 179).

9. Kommunstyrelsen rekommenderas att svara för den löpande tillsynen av kommunens företag. I bolagsordning bör skrivas in att kommunstyrelsen när som helst har rätt att få tillgång till företagets handlingar. Även om antalet intressenter är stort får den föreslagna regeln nog accepteras.

10. I bolagsordning kan även bestämmas att fullmäktige regelbundet skall informeras om företagets skötsel exempelvis genom informationssammanträden eller att företagens verksamhetsberättelse anmäls som särskilt ärende i fullmäktige.

I denna del bör observeras att den nya aktiebolagslag innebär vidgade krav på årsredovisningen, bl.a. genom lagfäst krav på s.k. delårsrapporter för vissa bolag.

Härutöver föreslår kommunaldemokratiutredningen vissa lagregleringar som går ut på att samtliga ledamöter i styrelser för helkommunala företag skall utses genom val av beslutande församling samt att fullmäktige resp. landstingsmöte alltid skall välja kommunala styrelseledamöter och utse kommunala revisorer i kommunägda företag och att dessa val skall kunna ske enligt lagen om proportionellt val.

Kommunallagsutredningen har i sin del av betänkandet pekat på att denna särskilda reglering kräver associationsrättsliga utredningar. Något lagförslag har därför inte utarbetats i denna del (bet. s. 406).

Kommunaldemokratiutredningen anser vidare att skäl talar för att offentlighetsprincipen enligt tryckfrihetsförordningen helt eller delvis skall gälla kommunägda företag och föreslår att denna fråga blir föremål för särskild utredning.

De åtgärder som kräver lagändringar kan dock inte rimligen beaktas nu vid utformningen av en bolagsordning. En proposition om kommunal demokrati och ny kommunallag m.m. har nyligen överlämnats till riksdagen (prop. 1975/76:187) men beslut i frågan kan väntas först under hösten 1976. Vid den slutliga bedömningen i kommuner och landsting bör givetvis hänsyn tas till riksdagens ställningstaganden i dessa frågor.

4 NY AKTIEBOLAGSLAG

Riksdagen har i december 1975 i stort godtagit regeringens proposition om ny aktiebolagslag m.m. (prop. 1975:103, LU 1975/76:4, SFS 1975:1385). Lagen, som tillkommit efter samnordiskt utredningsarbete, innebär en genomgripande teknisk översyn av aktiebolagsrätten i syfte att förenkla denna. Särskilt har reglerna om bolagsbildning och ökning av aktiekapitalet förenklats men genomgående har gällande lags formalitets- och publicitetsföreskrifter beskurits kraftigt. Styrelsens ställning stärks i förhållande till bolagsstämman i viss utsträckning. Plikten att ha kvalificerad revisor utvidgas. Redovisningsbestämmelserna har samordnats med den föreslagna nya bokföringslagen. I sak innebär den nya lagstiftningen krav på väsentligt öppnare redovisning. För större bolag uppställs bl.a. krav på delårsrapporter. Den nya lagen träder i kraft den 1 januari 1977.

Vad gäller interkommunala bolag är väl främst ändringarna i fråga om aktiebolagsorganen och minoritetsskyddet av intresse. Dessa ändringar är inte särskilt omfattande, men kan ändå återverka på bolagsordningens innehåll.

5 BEHOV AV ÖVERENSKOMMELSER VID SIDAN AV BOLAGSORDNINGEN

Vid sidan av bolagsordningen plägar man vid bildandet av interkommunala aktiebolag att träffa s.k. konsortialavtal, där det inbördes förhållandet mellan de i bolagsbildningen deltagande intressenterna närmare regleras. Genom sådana avtal preciseras sålunda de deltagandes inflytande och ansvar för bolagsverksamheten. Som exempel på bestämmelser som brukar tas in i konsortialavtal kan nämnas klausuler om fördelning av tillskott av aktiekapital, fördelning av ev. underskott på bolagets rörelse, fördelningen av styrelse- och revisorsposter, förbud mot överlåtelse och pantsättning av respektive kommuns aktier samt bestämmelser om avtalets giltighetstid. Ibland kan också finnas bestämmelser om överlåtelse av eventuellt befintliga koncessioner och tillgångar samt övertagande av personal. Sådana bestämmelser kan behövas för den händelse ett redan befintligt aktiebolag eller annat företag eller kommunalt verk skall "fusioneras" med det nybildade interkommunala bolaget.

Ibland kan de bestämmelser som återfinns alternativt placeras i bolagsordning. De rättsliga verkningarna av om klausulen står i avtal eller i bolagsordning är olika. Någon detaljanalys skall inte göras här. Principiellt sett kan emellertid noteras att överträdelse av bestämmelse i bolagsordning kan överklagas genom klander av bolagsstämmobeslut. Överhuvud kan antas att aktiebolagslagens sanktionssystem - t.ex. i fråga om skadestånd och revision - kan komma in i bilden vid överträdelser av bolagsordningens bestämmelser.

Sker ett brott gentemot konsortialavtalet gäller däremot allmänna civilrättsliga regler.

En annan olikhet ligger i möjligheterna att åstadkomma ändring i avtalet resp. i bolagsordningen.

Frågan om en bestämmelse bör placeras i bolagsordning eller i konsortialavtal är i första hand en bedömnings-

fråga. Oftast strävar man emellertid efter att ge bolagsordningen ett relativt kortfattat och enkelt innehåll. Skall emellertid kommunaldemokratiutredningens rekommendationer tillgodoses innebär detta att bolagsordningarna kan behöva göras mer innehållsrika än hittills. Bestämmelse om att ändring av bolagsordning kräver fullmäktiges godkännande bör emellertid placeras i bolagsordningen. Patent- och registerverket utövar genom registreringen kontroll över att denna bestämmelse följes.

Någotexempel på konsortialavtal skall inte här redovisas. Detta beror på att ett sådant avtals innehåll i första hand styrs av de lokala förhållandena, varför betydande variationer kan komma att föreligga mellan olika län. Innehållet i en bolagsordning kan däremot konformeras i stor utsträckning, vilket också medför att ett exempel på en "generell" modell för bolagsordning kan redovisas.

Ett konsortialavtal är emellertid i praktiken ett nödvändigt komplement till bolagsordningen.

Häri bör intas klausuler om fördelning av tillskott av aktiekapital, fördelning av ev. underskott på bolagets rörelse, fördelning av styrelse- och revisorsposter, förbud mot överlåtelse och pantsättning av respektive kommuns och landstingskommuns aktier samt bestämmelser om avtalets giltighetstid.

I ett samarbete av den betydande omfattning det här blir fråga om kan det av praktiska skäl dessutom finnas anledning att upprätta särskilda, men likalydande avtal mellan de deltagande kommunerna och landstinget å ena sidan och bolaget å den andra sidan. I ett sådant avtal kan intressenterna t.ex. förplikta sig att inte själva driva med bolaget

"konkurrerande" verksamhet. Bolaget kan gentemot den enskilda kommunen förplikta sig att vid taxesättning följa de kommunala självkostnads- och likställighetsprinciperna. Bestämmelser om bolagets information i olika avseenden till den enskila kommunen kan också ha sin plats här. Man har anledning räkna med att även andra frågor i det konkreta fallet kan behöva regleras i ett sådant avtal.

6 BOLAGSORDNINGENS INNEHÅLL

Vid uppställande av bolagsordningen har valts den metodiken att samtliga bestämmelser som enligt 2 kap. 4 § i den nya aktiebolagslagen är obligatoriska i bolagsordning placerats först (1-10 §§), medan de bestämmelser där man vill göra avvikelse från aktiebolagslagen eller i övrigt vill komplettera bolagsrättens regler placerats sist.

Till de olika stadgandena må följande kommentarer göras:

2 §

Lokutionen "inom X län samt angränsande områden" avser att möjliggöra en viss utsträckning av bolagets verksamhet över länsgränsen, vilket ibland kan tänkas behövligt. Uttrycket "samt annan därmed jämförlig verksamhet" avser bl.a. att täcka in t.ex. färdtjänst för handikappade eller beställningstrafik som bolaget kan komma att bedriva som biverksamhet. Inget hindrar givetvis en precisering på denna punkt i ändamålsbeskrivningen om detta anses lämpligt. Ju mer preciserat ändamålet anges desto större är emellertid svårigheterna att lägga nya kompletterande uppgifter på bolaget utan att bolagsordningen måste ändras.

7 §

Ofta anges i bolagsordningarna också revisorernas uppgift. Då detta följer av själva lagen synes bestämmelser härom överflödiga i bolagsordningen.

8 §

Till skillnad från nu gällande rätt innebär den nya lagen att krav på att kallelse i vissa fall skall sändas i rekommenderat brev upphör (prop. 1975:103 s. 399-400). I övrigt framgår tiden och sättet för kallelse av 9 kap. 9 § i den nya aktiebolagslagen. På sina håll förekommer att kallelse skall ske genom kungörelse i tidningarna. Om t.ex. massmedia skall äga närvara vid bolagsstämma kan behov föreligga av underrättelse om tid och plats för stämman till andra än aktieägarna. Det kan emellertid ifrågasättas om regler härom skall behöva tas in i bolagsordning. Om närvarorätt för de deltagande kommunernas fullmäktigeledamöter samt landstingsledamöter skrivs in bör kanske också de underrättas om tid och plats för stämma. Ej heller denna fråga behöver regleras i bolagsordning.

9 §

Som framgår av det tidigare sagda kan man, om så anses lämpligt, uttryckligen föreskriva att bolagsstämman skall fatta beslut i alla taxefrågor som inte är att hänföra till styrelsens förvaltning och som inte ankommer på statlig myndighet. Detta förslag innehåller dock ingen uttrycklig regel härom. Som framgår av den tidigare redogörelsen föreslår kommunaldemokratiutredningen en lagreglering som innebär att styrelse och revisorer skall utses genom val av kommunens (resp. landstingskommunens) beslutande församling. I avbidan på sådan lagstiftning har här valts den hittills vanligaste metoden att låta bolagsstämman välja styrelse och revisorer. För att klara fördelningsproblemen mellan de olika intressenterna krävs emellertid regler om fördelning av styrelseposterna i konsortialavtal. Samma kan - men behöver inte nödvändigtvis ske - ifråga om revisorerna.

Det bör här uppmärksammas att i 8 kap. 1 § 2 st. i den nya aktiebolagslagen sägs att styrelsen väljs av bolagsstämman, om ej i bolagsordningen föreskrives att

en eller flera styrelseledamöter skall utses på annat sätt. Regeln synes innebära dels att hittills gällande krav på särskilt tillstånd härför slopas, liksom att samtliga styrelseledamöter kan utses på annat sätt (jfr prop. 1975:103 s. 368-369). På så sätt kan i och för sig kommunaldemokratiutredningens önskemål i denna del tillgodoses genom bestämmelse i bolagsordning. Någon skyldighet att förfara på detta sätt föreligger givetvis inte.

För revisorernas del krävs liksom nu, att åtminstone en revisor utses på bolagsstämman, 10 kap. 1 § i lagen.

10 §
Tiden för bolags räkenskapsår avses att regleras av bokföringslagen (prop. 1975:104). Enligt 12 § skall för nystartade företag kalenderåret alltid vara räkenskapsår (jfr prop. s. 153).

11 §
Enligt 9 kap. 3 § i den nya lagen om aktiebolagslag får, liksom nu, ingen rösta för egna och andra aktier för sammanlagt mer än en femtedel av de på stämman företrädda aktierna, om ej annat följer av bolagsordningen. Klausulen är därför nödvändig om intressenternas inflytande på stämman skall stå i proportion till deras aktieinnehav. Detta är det normala i interkommunala sammanhang.

12 §
Enligt 3 kap. 2 § i den nya aktiebolagslagen är aktie i princip fritt överlåtbar. Genom bolagsordningen kan rätten därtill inskränkas endast genom lösningsförbehåll enligt 3 kap. 3 § eller förbehåll enligt 17 kap. 1 § att aktie skall vara bunden.

Har aktieägare vid sidan av bolagsordningen i ett särskilt avtal förbundit sig att inte överlåta sina aktier är avtalet giltigt. Avtalet har emellertid inte någon verkan i förhållande till aktiebolaget utan endast mellan avtalsparterna (prop. 1975:103).

Vill man därför ha ett "slutet" system som innebär att kommunerna i länet och landstinget är och skall vara de enda aktieägarna behövs en klausul i konsortialavtalet om förbud mot aktieöverlåtelse. Denna klausul är, som framgår av propositionen, inte bindande mot bolaget (och väl ej heller mot godtroende aktieförvärvare). Mot denna bakgrund behövs också att de lösensförbehåll som aktiebolagslagen medger intas i bolagsordningen. Så har skett i denna och följande paragraf.

13 §
Stadgandet innebär att samtliga aktier är bundna aktier i den utsträckning som är tillåten enligt 17 kap. 1 § i den nya aktiebolagslagen. Genom den vidsträckt formulerade skrivningen täcks också de fall som avses i 2 § 2 st. 1916 års lag om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom m.m. för utlänningar och utländska företag in (jfr f.ö. prop. s. 549).

14 §
Stadgandet, som får sägas vara en nyhet i bolagssammanhang, är motiverat av kommunaldemokratiutredningens rekommendationer. Det kan emellertid vara rimligt att uppställa möjlighet för bolagsstämman att besluta att stämman helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar. Vissa möjligheter härtill föreligger ju för både kommunfullmäktige enligt 27 § kommunallagen och landstinget enligt 37 § landstingslagen.

15 §
Även detta stadgande grundas på kommunaldemokratiutredningens rekommendationer. Stadgandet motsvarar i sak vad som nu tillämpas i fråga om kommunala bostadsföretag.

16 §
Även denna klausul är motiverad från kommunaldemokratiska utgångspunkter. För att förhindra att om-

bildningar av olika slag helt skall lamslås om någon intressent sätter sig emot det har föreslagits en bestämmelse om kvalificerad majoritet. Även andra fördelningsgrunder är dock tänkbara.

Ev. övriga klausuler

Inget hindrar att man i bolagsordningen intar ytterligare regler i syfte att stärka minoritetsskyddet. Sålunda kan t.ex. krav på beslutförhet hos styrelsen skärpas i detta syfte. Likaledes kan krav på kvalificerad majoritet för styrelsebeslut uppställas. Även andra skärpningar är tänkbara. De regler om minoritetsskydd som följer av själva aktiebolagslagen utgör emellertid en rimlig avvägning mellan dessa intressen och effektivitetsintressena. Några sådana klausuler har därför inte intagits i bolagsordningen.

Underbilaga till bilaga 4

EXEMPEL PÅ BOLAGSORDNING

Bestämmelser enligt 2 kap. 4 § lagen om aktibolag den 15 december 1975

1 §
Bolagets firma är Aktiebolaget X läns kollektivtrafik (XKT).

2 §
Bolaget har till föremål för sin verksamhet att inom X län samt angränsande område bedriva eller genom avtal med andra trafikföretag låta bedriva kollektivtrafik samt annan därmed jämförlig verksamhet.

3 §
Styrelsen har sitt säte i X-stad.

4 §
Bolagets aktiekapital skall utgöra lägst ..... kronor och högst ..... kronor.

5 §
Aktie skall lyda på ..... kronor.

6 §
Styrelsen skall bestå av lägst ..... och högst ..... antal ledamöter samt lika många suppleanter. Ledamöter och suppleanter väljs årligen på ordinarie bolagsstämma för tiden intill nästa ordinarie stämma.

7 §
På ordinarie bolagsstämma utses årligen för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma ..... revisorer och lika många revisorssuppleanter.

8 §
Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägarna skall alltid ske genom brev. Kallelse till

stämma skall utfärdas senast två veckor före stämman.

9 §
På ordinarie stämma skall följande ärenden förekomma:

1. val av ordförande vid stämman
2. justering av röstlängden
3. val av justeringsmän
4. frågan om stämman blivit behörigen sammankallad
5. föredragning av förvaltningsberättelse och revisionsberättelse
6. ärenden, vilka enligt 9 kap. 5 § lagen om aktiebolag den ..... ankommer på stämma
7. fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna
8. val av styrelse samt revisorer och revisorssuppleanter
9. övriga ärenden vilka i behörig ordning hänskjutits till stämman

10 §
Kalenderåret är räkenskapsår.

Kompletterande bestämmelser

11 §
Vid bolagsstämma får envar rösta för fulla antalet av honom företrädda aktier.

12 §
Övergår aktie till ny ägare, som icke är aktieägare skall övriga aktieägare vara berättigade att lösa aktien.

Lösningsrätten tillkommer de lösningsberättigade i förhållande till deras aktieinnehav vid lösningstillfället.

Lösningsanspråk skall framställas hos bolaget inom två månader från det anmälan hos styrelsen om akties övergång skedde.

Lösensbeloppet skall utgöras av aktiens nominella värde.

Lösen skall erläggas inom en månad räknat från den tidpunkt då lösensbeloppet blivit bestämt.

13 §
Aktierna i bolaget får varken genom teckning eller överlåtelse förvärvas av aktiebolag eller annan sammanslutning eller stiftelse eller av annan än svensk medborgare.

14 §
På bolagsstämma äger högst tre fullmäktigeledamöter från var och en av de deltagande kommunernas fullmäktige samt högst tre landstingsledamöter i X läns landsting ävensom företrädare från pressen närvara, om inte bolagsstämman beslutar att stämman helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar.

15 §
Kommunstyrelsen i de deltagande kommunerna samt förvaltningsutskottet i X läns landstingskommun äger när som helst rätt att ta del av bolagets räkenskaper och övriga handlingar samt att eljest informera sig om verksamheten.

16 §
Beslut om ändring av bolagsordning och ändring av aktiekapitalets storlek skall underställas kommunfullmäktige i de deltagande kommunerna samt landstinget i X läns landstingskommun för godkännande. Underställning skall även ske i annan fråga av principiell betydelse eller av större ekonomisk täckvidd. Godkännande enligt första stycket föreligger då intressenter med ett gemensamt aktieinnehav motsvarande minst två tredjedelar av det vid tillfället föreliggande aktiekapitalet godkänt beslutet.

BILAGA 5

PRINCIPER FÖR GEOGRAFISK DIFFERENTIERING AV KOLLEKTIVTRAFIKTAXOR INOM ETT TRAFIKOMRÅDE

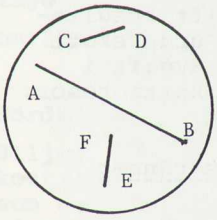
1. INLEDNING

I bilagan redovisas i anslutning till kap. 9 dels principer för geografisk differentiering av taxor samt ett antal exempel på nu tillämpade taxor. Dessa exempel gör ej anspråk på att innehålla kompletta taxebestämmelser för respektive trafikföretag utan skall endast ses som exemplifieringar av de olika taxeprinciperna som omnämns i kap. 9.

2. GEOGRAFISK DIFFERENTIERING

För att markera den principiella inriktningen av redovisningen har trafikområdet antagits vara cirkulärt. Vidare har konkreta uppgifter som områdesgränsernas läge, prisstegens höjd och typ av färdbevis utelämnats.[1)]

Enhetstaxa utan omstigningsrätt



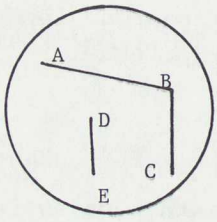
Beskrivning: En enhetlig avgift inom hela trafikområdet oberoende av reslängd.

---

1) Ur "Redovisning och principförslag beträffande ny taxa för kollektivtrafiken i Stockholms län". Stockholms läns landsting, förvaltningsutskottets utlåtanden och memorial nr 6 1971.

Fördelar	Nackdelar
Utjämning av reskostnaderna inom hela trafikområdet.	Taxan är i ringa grad kostnadsanpassad i stora trafikområden med hög medelreslängd, vilket vid låg enhetsavgift resulterar i stort underskott och vid hög avgift i bortfall av korta resor.
Mycket enkel biljetthantering.	Krav på direktlinjer kan väntas i många fall.
Enkel information.	

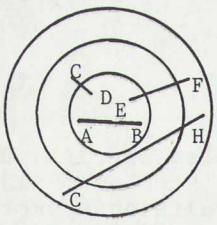
Enhetstaxa med "fri" omstigning



Beskrivning: En enhetlig avgift inom hela trafikområdet, oberoende av reslängd och antal använda fordon.

Fördelar	Nackdelar
Utjämning av reskostnaderna inom hela trafikområdet.	Taxan är i ringa grad kostnadsanpassad, vilket vid låg avgift resulterar i stort underskott och vid hög avgift i bortfall av korta resor.

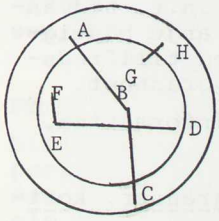
Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser utan omstigningsrätt



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje område som beröres. (Taxesystemet kallas ofta för zontaxa.)

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset relativt kostnadsanpassat eftersom det i princip är proportionellt mot reslängden.	Prissättningen orättvis mot vissa trafikanter, eftersom mer än ett tillägg kan komma att uttagas vid jämförelsevis kort resa (ex. E-F eller G-H) men ej alltid vid relativt lång resa (ex. A-B).
Biljetthanteringen relativt enkel men nödvändiggör särskild kontroll.	Krav på direktlinjer kan väntas i många fall.

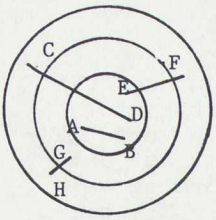
Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser och "fri" omstigning



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje område som beröres; fri övergång inom områden för vilka avgift erlagts.

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset relativt kostnadsanpassat, eftersom det i princip (men ej alltid) är proportionellt mot reslängden.	Prissättningen orättvis mot många trafikanter, eftersom mer än ett tillägg kan komma att uttagas vid korta resor (t. ex. G-H) men ej alltid vid långa resor (t.ex. D-E-F).
	Stora hanteringsproblem vid stora trafikområden.
	Komplicerad information.

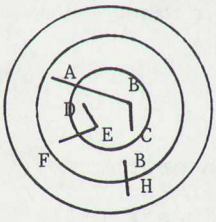
Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser, kortvägstariff och utan omstigningsrätt



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje område som beröres. En spärregel garanterar att mer än ett tillägg ej uttages vid mycket korta resor.

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset relativt kostnadsanpassat.	Relativt invecklat hanteringssystem m.h.t. nödvändigheten att ange påstigningsplats med tillfredsställande noggrannhet.
	Komplicerad information.

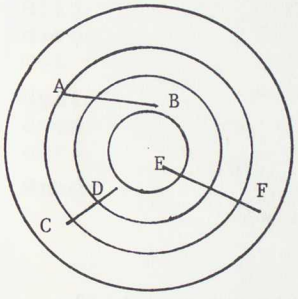
Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser, kortvägstariff och "fri" omstigning



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje område som beröres. "Fri" övergång inom områden för vilka avgift erlagts. En spärregel garanterar att mer än ett tillägg ej uttages vid mycket korta resor.

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset relativt väl kostnadsanpassat.	Invecklat biljetthanteringssystem. Komplicerad information.

Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser men få prissteg och utan omstigningsrätt

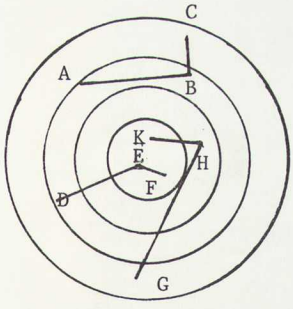


A-B: ett tillägg
C-D: två tillägg
E-F: tre tillägg

Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tilllägg för varje påbörjat tvåtal (ev. tretal) områden som beröres.

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset väl proportionellt mot reslängden (och således i princip även mot kostnaderna) p.g.a. de relativt "flytande" prisstegsgränserna.	De fasta områdesgränserna svåra att fastställa, i synnerhet för resa i tangentiell riktning. Vid få taxegränser stora prissteg, vid många taxegränser vissa hanteringsproblem.

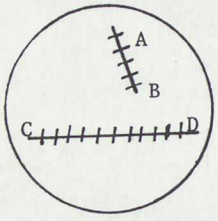
Avståndsberoende taxa med fasta områdesgränser, få prissteg samt "fri" omstigning



A-C: ett tillägg
D-F: två tillägg
G-K: tre tillägg

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset direkt proportionellt mot reslängden p.g.a. de "flytande" prisstegsgränserna.	Risk för invecklat hanteringssystem. Komplicerad information.

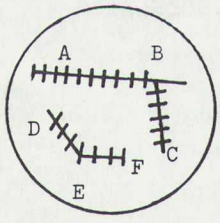
Avståndsberoende taxa med linjevis indelning utan omstigningsrätt



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje avståndsenhet (ev. för varje begynnande två- eller tretal enheter) som beröres.

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset kan göras direkt proportionellt mot reslängden	Vid få taxegränser stora prissteg, vid många taxegränser vissa hanteringsproblem.

Avståndsberoende taxa med linjevis indelning, "fri" omstigning



Beskrivning: En grundavgift, kompletterad med tillägg för varje avståndsenhet (ev. för varje begynnande två- eller tretal enheter). "Fri" omstigning (ev. utformad så att ny grundavgift ej erlägges efter omstigning).

Fördelar	Nackdelar
Biljettpriset kan göras direkt proportionellt mot reslängden.	Vid få taxegränser stora prissteg, vid många taxegränser (eller stort område) vissa hanteringsproblem.
Systemet användbart även i stort trafikområde.	I strikt tillämpning avses betalning erläggas efter varje omstigning.
Enkel i tillämpningen.	Komplicerad information.

Företag: GDG Biltrafik AB
Trafikslag: Buss
Taxetyp: Längdzontaxa
Taxeändring: 1976-04-05

Avstånd	Enkel avgift	Partibiljett för 10 resor 1)	Månads-biljett
km	öre	öre/resa	kr
1- 2	250	200	85
3- 4	280	220	95
5- 6	350	280	105
7- 8	400	320	110
9-10	450	360	120
11-12	500	400	125
13-14	600	480	130
15-16	650	520	140
17-18	700	560	150
19-20	750	600	160

1) Endast för direkt resa

Företag: Gävle Lokaltrafik
Trafikslag: Buss
Taxetyp: Ytzontaxa
Taxeändring: 1976-01-01

Antal zoner	Enkel avgift		Månads-biljett	Personligt årskort
	Vuxen	Barn 6 tom 11 år		
	öre	öre	kr	kr
1	150	75	40	200
2	175	100	50	250
3	250	125	60	300
4	300	150	70	350
5	350	175	75	375
6	400	200	80	400
7	420	210	80	400
8	440	220	80	400
9	470	240	80	400
10	490	250	80	400
11	510	260	80	400
12	550	290	80	400

Fri övergång inom en timme.

Vid köp av femte månadskortet förlänges dettas giltighet till ett år fr.o.m. första biljettens giltighetsmånad.

Företag: Göteborgs Spårvägar

Trafikslag: Spårväg och buss. Bussar enmansbetjänade. Spårvagnar enmansbetjänade eller obemannade (vagn 2).

Taxetyp: Ytzontaxa (2 zoner)

Taxeändring: 1975-12-01

Avgift erlägges med kuponger i enlighet med följande tablå.

Antal taxeom-	Antal kuponger		Lösa kuponger à kr. 1:50		Häften med 10 kuponger för 10 kronor		Häften med 18 kuponger för 15 kronor	
	Vuxen	Barn	Vuxen öre/ resa	Barn öre/ resa	Vuxen öre/ resa	Barn öre/ resa	Vuxen öre/ resa	Barn öre/ resa
1	2	1	300	150	200	100	167	83
2	3	1	450	150	300	100	250	83

Barnavgift utgår för barn som fullt 4 men ej 17 år.

Fri övergångsrätt. Tur- och returresa mot enkel avgift vard. 09.00-15.00 inom 3 timmar från start av ursprungsresan.

I nattrafik erlägges dubbla antalet kuponger.

Månadskort gällande för obegränsat antal resor inom hela trafikområdet 85 kronor, inom ett taxeområde 60 kronor. För pensionärer finns månadskort à 30 kronor gällande hela trafikområdet. Månadskorten gäller inte på linjer med specialtaxa.

Företag: Helsingborgs Trafikverk med trafikområde inom zonerna 1 och 2.
Samtrafik med SJ busstrafik och Ekeby Trafikförening på förortslinjerna inom Helsingborgs kommun.

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Ytzontaxa

Taxeändring: 1972-12-01

Zon	Kontantavgift		Månadskort			
	Vuxen	Barn och ungdom t.o.m. 17 år Pensionär 2)	Vuxen		Barn och ungdom t.o.m. 17 år	
	öre	öre	A kr	B kr	A kr	B kr
1-2	100[1)]	50[1)]	28	56[1)]	14	28[1)]
3	150	80	42	70	21	35
4	200	100	56	84	28	42
5	250	130	70	98	35	49

1) Gäller enbart på trafikverkets linjer.
2) Avser i Helsingborgs kommun mantalsskriven person, som fyllt eller under året fyller 67 år.

Fri övergång inom en timme (ej mellan förortslinjerna).
Nattrafik: ingen avgift.

Månadskort i kol. A gäller för resa på viss förortslinje inom angivet avsnitt. Månadskort i kol. B gäller för resa på viss förortslinje inom angivet avsnitt samt på trafikverkets linjer i zonerna 1 och 2.

Företag: Jönköpings kommuntrafik
Samtrafik med SJ busstrafik, AB Linjebuss och Lundahls Omnibustrafik AB inom Jönköpings kommun.

Trafikområde: Jönköpings kommun

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Ytzontaxa

Taxeändring: 1976-01-01

Antal	Enkel	Rabattbiljett (kuponger i häften à 10:-) 1)				Månadskort 1)		Årskort 1)
		Vuxen		Pensionär Skolelev t.o.m. 20 år Barn 6 t.o.m. 11 år Värnpliktig		Vuxen	Pensionär 2)	
	öre	Antal kuponger	öre/resa	Antal kuponger	öre/resa	kr	kr	kr
1-2	175	3	120	2	80			
3	350	6	240	4	160			
4 el flera	525	8	320	6	240	55	30	550
För resa Jönköping-Huskvarna	250	4	160	3	120			

1) Gäller även på SJ järnvägssträcka Jönköping-Månsarp.
2) Berättigad till pensionärsrabatt är
- ålderspensionär, som fyllt eller under månaden fyller 67 år.
- förtidspensionär enligt svensk lag om allmän försäkring.
- arbetstagare vid kommunen, som avgår med kommunal pension.

Företag: Affärsverken Karlskrona

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Enhetstaxa

Taxeändring: 1976-01-01

Enkel avgift		Rabattbiljett			Månads-kort	Års-kort
Vuxen	Barn 6 t.o.m. 11 år	Vuxen (20 resor)	Barn 6 t.o.m. 11 år (20 resor)	Pensionär 1) (10 resor)		
öre	öre	öre/resa	öre/resa	öre/resa	kr	kr
150	100	120	90	90	35 50 2)	

Fri övergång (ej returresa)

1) Rabattbiljetter får endast lösas av folkpensionär.
2) Gäller även på SJ bussar och skärgårdens båtlinjer liksom kompletteringstrafiken med taxi inom Karlskrona kommun.

Företag: AB Linjebuss
Trafikslag: Buss
Taxetyp: Enhetstaxa
Taxeändring: 1976-01-01

	Kr.
Vuxen person, enkel resa	1,75
Vuxen person, tio resor, per resa	1,35
Barn, 6-11 år, enkel resa	0,75
Månadskort, vuxen	40,-
Månadskort, pensionär	25,-
Månadskort, barn t.o.m. 16 år	25,-

Fri övergång

Företag: Malmö Lokaltrafik
Trafikslag: Buss
Taxetyp: Ytzontaxa
Taxeändring: 1975-09-01

Maximalt från centrum (Gustav Adolfs torg		Enkel avgift		Rabatt-avgift	Månads-kort	Års-kort
		Vuxen	Barn t.o.m. 13 år			
Antal sektioner	Km	öre	öre	öre	kr	kr
2	ca 2	125	75	111	50	575
4	ca 6	175	75	143	50 2)	575
5 1)	ca 10	225	75	193	50	575

1) För resor, som sträcker sig utanför kommungränsen, utgår tilläggsavgift.
2) För pensionär 35 kr. För resor över kommungränsen finns månadskort för 70 kr.

Fri övergång

Företag: Postverkets diligenstrafik

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Längdzontaxa

Taxeändring: 1974-04-05

Kilometer	Enkla biljetter	Tur- och returbiljetter	Kilometer	Enkla biljetter	Tur- och returbiljetter
	kronor	kronor		kronor	kronor
1-2	2,40	4,20	36-40	12,80	25,00
3-4	2,60	4,60	41-45	14,60	27,00
5-6	3,00	5,80	46-50	16,00	30,00
7-8	3,60	7,00	51-55	17,80	33,00
9-10	4,20	8,00	56-60	19,40	36,00
11-12	4,80	9,20	61-65	21,00	38,00
13-14	5,40	10,60	66-70	23,00	41,00
15-16	6,00	11,80	71-75	24,00	43,00
17-18	6,80	13,00	76-80	25,00	46,00
19-20	7,40	14,40	81-85	27,00	48,00
21-22	8,00	15,60	86-90	28,00	50,00
23-24	8,60	16,60	91-95	30,00	52,00
25-26	9,20	17,80	96-100	33,00	56,00
27-28	9,80	19,00	101-110	35,00	59,00
29-30	10,60	20,20	111-120	37,00	62,00
31-35	11,80	22,00	121-130	40,00	68,00

Kilometer	Enkla biljetter	Tur- och returbiljetter	Kilometer	Enkla biljetter	Tur- och returbiljetter
	kronor	kronor		kronor	kronor
131-140	43,00	72,00	291-300	88,00	149,00
141-150	46,00	77,00	301-320	91,00	154,00
151-160	49,00	82,00	321-340	94,00	159,00
161-170	52,00	88,00	341-360	98,00	165,00
171-180	56,00	93,00	361-380	102,00	171,00
181-190	59,00	97,00	381-400	106,00	177,00
191-200	62,00	102,00	401-420	109,00	183,00
201-210	64,00	107,00	421-440	113,00	189,00
211-220	67,00	111,00	441-460	116,00	196,00
221-230	71,00	116,00	461-480	120,00	202,00
231-240	73,00	121,00	481-500	124,00	208,00
241-250	75,00	125,00	501-520	127,00	214,00
251-260	78,00	130,00	521-540	130,00	220,00
261-270	81,00	135,00	541-560	133,00	226,00
271-280	83,00	139,00	561-580	137,00	231,00
281-290	86,00	143,00	581-600	140,00	238,00

Anm. Avgift för halv enkel biljett, halv tur- och returbiljett utgör hälften av det för hel biljett fastställda beloppet.

Företag: SJ

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Längdzontaxa

Taxeändring: 1976-04-05

Kilometer	Enkel biljett	Tur- och returbiljett	10-biljett	Månadsbiljett
	kronor	kronor	kronor	kronor
1-2	2,60	5,20	23,00	103,00
3-4	2,60	5,20	23,00	103,00
5-6	3,20	6,40	27,00	103,00
7-8	4,00	8,00	34,00	105,00
9-10	4,80	9,60	40,00	114,00
11-12	5,40	10,80	46,00	121,00
13-14	6,20	12,40	52,00	131,00
15-16	6,80	13,60	58,00	140,00
17-18	7,60	15,20	63,00	151,00
19-20	8,20	16,40	68,00	162,00
21-22	9,00	18,00	74,00	169,00
23-24	9,60	19,20	80,00	180,00
25-26	10,00	20,00	86,00	189,00
27-28	11,00	22,00	92,00	198,00
29-30	12,00	24,00	98,00	204,00
31-35	13,00	25,00	108,00	218,00
36-40	15,00	29,00	121,00	235,00
41-45	16,00	32,00	135,00	254,00
46-50	18,00	36,00	149,00	271,00
51-55	20,00	39,00	163,00	287,00
56-60	22,00	43,00	177,00	305,00
61-65	23,00	45,00	189,00	321,00
66-70	25,00	47,00	201,00	338,00
71-75	27,00	49,00	213,00	355,00
76-80	29,00	51,00	226,00	372,00
81-85	30,00	53,00	238,00	389,00
86-90	32,00	56,00	250,00	407,00
91-95	34,00	58,00	261,00	423,00
96-100	36,00	60,00	270,00	439,00
101-105	37,00	61,00	275,00	458,00

forts

SJ, forts

Kilometer	Enkel biljett	Tur- och returbiljett	10-biljett
	kronor	kronor	kronor
106-110	39,00	64,00	288,00
111-115	41,00	68,00	306,00
116-120	43,00	71,00	320,00
121-125	44,00	73,00	329,00
126-130	46,00	76,00	342,00
131-135	48,00	79,00	356,00
136-140	50,00	83,00	374,00
141-145	52,00	86,00	387,00
146-150	53,00	87,00	392,00
151-155	55,00	91,00	410,00
156-160	57,00	94,00	423,00
161-165	59,00	97,00	437,00
166-170	60,00	99,00	446,00
171-175	62,00	102,00	459,00
176-180	64,00	106,00	477,00
181-185	66,00	109,00	491,00
186-190	67,00	111,00	500,00
191-195	69,00	114,00	513,00
196-200	71,00	117,00	527,00
201-210	73,00	120,00	540,00
211-220	77,00	127,00	572,00
221-230	80,00	132,00	594,00
231-240	83,00	137,00	617,00
241-250	86,00	142,00	639,00
251-260	90,00	149,00	671,00
261-270	93,00	153,00	689,00
271-280	96,00	158,00	711,00
281-290	100,00	165,00	743,00
291-300	103,00	170,00	765,00

Företag: SL-KONCERNEN
AB Storstockholms Lokaltrafik
Järnvägs AB Roslagsbanan
Trafik AB Saltsjöfart
Trafik AB Stockholm-Södra Lidingön
Vaxholms Trafik AB

Trafikslag: Tunnelbana, buss, spårväg, järnväg

Trafikområde: Stockholms län

Taxeändring: 1975-08-01

Avstånd från		Kupongavgifter						Månadskort		Årskort	
		Antal ku-	Kontant-kuponger		Förköpshäfte (18 kuponger)						
An- tal zo- ner	Km ca	ponger	Vuxen	Barn 7 tom 11 år Pens	Vuxen	Barn 7 tom 11 år Pens		Vuxen	Barn tom 16 år Pens	Vuxen	Barn tom 16 år Pens
			öre	öre	öre	öre		kr	kr	kr	kr
1	4	2	200	100	167	83					
2	4	3	300	150	250	125					
3	4	4	400	200	333	167					
4	5	5	500	350	417	208					
5	5	6	600	300	500	250		70	35	770	385
6	5	7	700	350	583	292					
7	6	8	800	400	667	333					
8	6	9	900	450	750	375					
9 el flera	6	10	1000	500	833	417					

Företag: Uddevalla Omnibus AB

Trafikslag: Buss

Taxetyp: Enhetstaxa

Taxeändring: 1975-08-18

Enkel avgift		Rabattkort 10 resor		Månadskort
Vuxen	Barn 4 tom 13 år	Vuxen	Barn 4 tom 13 år	
öre	öre	öre/resa	öre/resa	kr
165	90	140	80	56

Bilaga 6

METODIK FÖR BERÄKNING AV TRAFIKFÖRETAGENS ÄNDRADE INTÄKTSFÖRHÅLLANDEN VID TAXEÄNDRING

av Per Högberg och Ingemar Liljegren

1 INLEDNING

Införandet av en regionalt gällande generell rabattform kommer att påverka de berörda trafikutövarnas intäkter som erhålls genom avgifter från resenärerna. För att beräkna de företagsekonomiska konsekvenserna av en taxeändring i form av ett regionalt gällande månadskort har använts en beräkningsmetodik som beskrivs kortfattat i det följande. Syftet är därvid att ge en översiktlig bild av kalkylförutsättningar och hur beräkningarna genomförts. På grund av den stora beräkningsvolymen bl.a. genom att en mängd alternativ prövats, har kalkylerna genomförts med hjälp av dator.

2 TAXEKONSTRUKTION

Enligt anvisningarna har taxekonstruktionerna genomgående baserats på ett regionalt periodkort gällande för i princip ett helt län. Periodkortet har då avsetts gälla för obegränsat antal resor under en kalendermånad med avgiftsfri omstigningsrätt mellan samtliga linjer inom hela trafikområdet. Periodkortet har ej heller varit relationsbundet utan har antagits gälla för obegränsad reslängd inom länet.

Vad avser övriga delar av taxan har huvudalternativet varit att dessa delar bibehållits oförändrade, vilket bl.a. inneburit att befintliga lokala månadskort antagits kvarstå med oförändrat pris och giltighet. Beräkningar har även genomförts på två kompletterande alternativ,

vilka inneburit att förutom ett regionalt månadskort taxekonstruktionen även innefattat ett lokalt månadskort i samtliga kommuner i hela länet samt ett alternativ där taxekonstruktionen vad avser kontant- och rabattbiljetter förenklats och priset maximerats till en relativt sett lägre nivå än gällande maximala respriser.

3 BERÄKNINGSUNDERLAG

Underlaget för intäktskalkyleringen utgörs av i huvudsak följande material

- Företagsstudier i Malmöhus och Västerbottens län. Undersökningen består i en fullständig kartläggning av kostnader och intäkter i trafikrörelser år 1974 för i princip samtliga trafikföretag i de två länen. Kartläggningen har genomförts av Företagsekonomiska institutionen vid Göteborgs universitet.

- En enkätundersökning rörande allmänhetens resvanor och attityder i de två länen. Undersökningen har utförts av Statistiska institutionen vid Umeå universitet i samarbete med Statistiska centralbyrån (se även bilaga 3).

- Reslängdsundersökningen, som utförts av Statistiska institutionen, Umeå universitet.

- Kalkylmaterial från Statens Järnvägar, GDG Biltrafik AB, Postverkets diligenstrafik, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Busstrafikförbundet samt vissa andra trafikföretag.

- Sammanställningar av uppgifter ur ansökningar om statsbidrag för olönsam busstrafik (Bussbidragsnämnden).

- Enkät till samtliga länsstyrelser rörande om-

fattningen av linjetrafik med buss i resp. län.

- Trafikplaneringsutredningen: de regionala trafikplanerna för resp. län.

- Taxeutredningar, bl.a. Lokaltrafikutredningen i Göteborgsregionen (Göteborgsregionens kommunalförbund), TAXA -70 (AB Stor-Stockholms Lokaltrafik) och Spårvägstaxeutredningen 1973 (Göteborgs kommun).

4 BERÄKNINGSMETODIK

Utgående från ett nuläge (1974) har förändringarna vid införandet av ett regionalt gällande periodkort med prislägen varierande från 50 till 100 kronor per månad beräknats för ett nytt intäktsläge och en ny resvolym för Malmöhus och Västerbottens län. Beräkningsgången redovisas närmare under punkt 5. Priset för övriga färdbevis har hållits oförändrade.

För hela landet har länsvis den totala intäkten från avgifter för personbefordran i linjetrafik för lokala och regionala resor (exkl. järnväg) tagits fram ur det redovisade underlagsmaterialet. För vissa län har därvid omfattningen av vissa delar av den privatägda busstrafiken som ej är organiserad i någon branschorganisation beräknats. Storleken av dessa företags intäkter är dock totalt sett så begränsade att den lägre precisionen i detta material endast påverkar helheten marginellt.

Därefter har gjorts en jämförelse med de två undersökningslänen Malmöhus och Västerbotten med avseende på taxornas konstruktion, intäktsstruktur, prisnivå samt företags- och resandestruktur i resp. län. Baserat på denna jämförelse har en beräkning skett av totala intäkten för personresor

för trafik utan lokal lågpristaxa. Tätortstrafikens lågpristaxa, vanligen enhetstaxa med månadskort i prisläge omkring 50 kronor, bibehålls enligt förutsättningarna oförändrad. Intäkterna från denna trafik påverkas därför i princip ej vid införandet av ett regionalt månadskort. För varje län, med undantag av Stockholms län, har beräknats intäktsförändringen vid införande av ett regionalt månadskort till priset 50 kronor alternativt 75 och 100 kronor per månad.

I kalkylen har antagits en viss relation mellan volymförändringen och prisförändringen - förhållandet brukar uttryckas i form av en koefficient, priselasticiteten. Priselasticiteten uttrycker ett mått på den förändring av försäljning eller utnyttjande som en vara eller tjänst utsätts för vid en ändring av priset. Den anges med en koefficient, vilken uttrycker förhållandet mellan den procentuella volymändringen och den procentuella prisändringen. T.ex. om utnyttjandet av en tjänst ökar med 3 procent om priset sänks 10 procent har tjänsten ifråga priselasticiteten 0.3. Taxans inflytande på resvanorna har redovisats i kapitel 3 i betänkandet. Med hänvisning till utfallen av de i detta kapitel redovisade taxereformerna har elasticitetskoefficienten satts till 0.5. Alternativa kalkyler har gjorts med varierande koefficient mellan 0.2 och 0.8.

Förutom ovanstående kalkyl har också genomförts beräkningar av intäktsförändringen för införandet av lokala månadskort i varje kommun i kombination med ett regionalt periodkort. På grund av ofullständig information om resmönstret med avseende på kommunindelningen har dessa beräkningar lägre precision vad gäller utfallet på resp. delområde. Intäktsförändringen har även beräknats under förutsättning att det regionala periodkortet även skall gälla på viss järnvägstrafik. Främst avses därvid lokala och regionala resor med persontåg. Då dessa åtgärder är

att betrakta som frivilliga åtgärder för resp. huvudman och dessutom uppvisar betydande regionala variationer, anges endast ett för hela landet framräknat belopp för resp. åtgärd. Intäktsförändringen skall betraktas som maximalt utfall för hela landet i den händelse att samtliga län inför lokala månadskort i varje kommun resp. låter de regionala periodkorten även gälla i viss järnvägstrafik.

5 DATORPROGRAM

För att underlätta beräkningar har ett datorprogram utarbetats. Programmet baseras på ett två-stegsförfarande:

A. Beräkning av volymförändring p.g.a. ändrade respriser m.h.t. priskänslighet (priselasticitet).

B. Beräkning av ändrat val av färdbevis p.g.a. ändring av lönsamhetsgränser vid olika resfrekvens. T.ex. blir länskortet ekonomiskt lönsamt för biljettresenärer med hög resfrekvens.

Programmet är utformat så att ordningen mellan dessa två steg är valfri, dvs. man kan välja att först beräkna volymförändringen utifrån priskänslighet och därefter beräkna överströmningen eller tvärtom. Möjlighet finns också att belysa effekter på resvolymen och priset på olika färdbevis vid krav på oförändrad intäkt.

5.1 Volymförändring

Med utgångspunkt från en känd fördelning av antalet resor på färdbevis vid givna respriser (prisrelationer) och antagna priselasticiteter beräknas volymförändringen med hjälp av nedanstående formel:

$$V_E = V_F(1+(1-\frac{P_E}{P_F})\cdot\eta)$$

där

V_E = totala antalet resor inom gruppen efter prisändring

V_F = totala antalet resor inom gruppen före prisändring

P_F = pris före prisändring

P_E = pris efter prisändring

η = antagen priselasticitet

Denna beräkning görs för varje färdbevisgrupp.

5.2 Överströmning

På grundval av ursprungliga resvolymer, eventuellt efter justering för prisändringar, beräknas överströmningen mellan olika färdbevistyper.

På grund av den ändring av taxans konstruktion som länskortet innebär har införts ett specialvillkor:

Samtliga resenärer som idag innehar månadskort antas gå över till länskortet om priset på detta ej är högre än på nuvarande kort. Om så ej är fallet antas 10 procent av kortresenärerna ändå välja länskortet.

För var och en av de olika biljettyperna görs följande beräkning:

(i) Först beräknas en lönsamhetsgräns

$$y = P_U/P_B$$

där

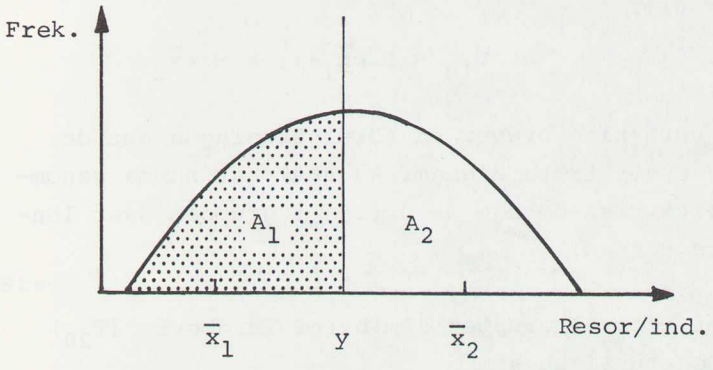
P_U = pris på nytt färdbevis (URT-kort)

P_B = pris per resa med nuvarande färdbevis

Dvs. de resenärer som gör fler än y resor per månad tjänar på att köpa kort. Alla resenärer handlar dock ej ekonomiskt rationellt och byter färdbevis. En korrektionsfaktor för att ta hänsyn till detta förhållande införs därför i beräkningen.

(ii) Med utgångspunkt från antagna fördelningar över antalet resor per individ (för olika färdbevis) beräknas antalet resor och resenärer som väntas ändra val av färdbevistyp (länskort).

Denna beräkning åskådliggörs enklast med nedanstående figur.



I figuren anger A_1 andelen resenärer under "lönsamhetsgränsen" och A_2 andelen resenärer för vilka ett byte av färdbevis skulle vara ekonomiskt fördelaktigt. Genomsnittligt antal resor/ind. i grupperna under och över gränsen är betecknade $\bar{x}_1$ resp. $\bar{x}_2$. Om medelvärdet för hela gruppen är $\bar{x}$ och totala antalet resor T är antalet resenärer

$$R = T/\bar{x}.$$

Vid ett ekonomiskt rationellt handlande skulle $R_2 = R \cdot A_2$ resenärer byta till kort medan $R_1 = R \cdot A_1$ skulle fortsätta med det gamla färdbeviset. Med hänsyn till ovanstående resonemang har en korrektionsfaktor (k) införts för att ta hänsyn till att alla ej kommer att byta färdbevis även om det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt. Antalet resenärer som ej byter till kort (R_{10}) kan då beräknas som

$$R_{10} = R_1 + (1-k) \cdot R_2$$

Antalet resenärer som byter färdbevis (R_{20}) blir

$$R_{20} = R - R_{10}$$

Totala antalet resor inom gruppen som ej byter beräknas till

$$T_{10} = R_1 \cdot \bar{x}_1 + (1-k) R_2 \cdot \bar{x}_2$$

Denna beräkning bygger på förutsättningen att de som ej byter trots ekonomiska skäl har samma genomsnittliga resande som de övriga i gruppen över lönsamhetsgränsen.

Antalet resor i gruppen som byter färdbevis (T_{20}) erhålls slutligen som

$$T_{20} = T - T_{10}.$$

Ovanstående beräkningar ger således antal resor och antal resenärer i gruppen som går över till alternativt färdbevis (länskort) resp. i gruppen som ej byter färdbevis.

5.3 Beräkning av intäkter

Med hjälp av antagna biljett- och kortpriser och ovanstående beräkningar av resvolymförändringar m.h.t. prisförändring kan slutligen intäktsförändringen erhållas.

Om man även önskar beräkna t.ex. erforderligt pris på länskortet vid krav på oförändrad intäkt kan detta utföras med ett iterativt beräkningsförfarande. Förutsättningarna ges i form av fastställda prisrelationer mellan olika färdbevistyper. Beräkningar kan uppdelas i tre steg:

Steg 1. Beräkningen av volymändring och överströmning resulterar i en beräknad intäkt I_0 vid ett kortpris av X_0 kronor.

Steg 2. Den beräknade intäkten jämförs med den ursprungliga I_F.
Om

$$\left|\frac{I_0-I_F}{I_F}\right| < 0.0001$$

avbryts beräkningen.
Om så ej är fallet beräknas ett nytt kortpris

$$X_1 = X_0 \cdot \frac{I_F}{I_0}$$

Steg 3. Den nya beräknade intäkten (I_1) jämförs med I_F enligt steg 2 ovan.
Om avvikelsen fortfarande är för stor beräknas ett nytt kortpris

$$X_2 = X_1 + (I_F - I_1) \cdot \frac{(X_1-X_0)}{(I_1-I_0)}$$

Steg 3 upprepas sedan tills överensstämmelse med I_F uppnåtts.

Möjlighet finns även att t.ex. i utgångsläget fastställa priset på länskortet och beräkna hur priset på andra färdbevis måste ändras för att uppnå den gamla intäktsnivån. Även här gäller förutsättningen att prisrelationen, dvs. önskad taxestruktur, måste fastställas mellan olika typer av färdbevis.

Statens offentliga utredningar 1976

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Delegationen för jämställdhet mellan män och kvinnor 1. Deltidsanställdas villkor. [6] 2. Deltidsarbete 1974. [7]
Sexuella övergrepp. [9]
Produktansvar I. Ersättning för läkemedelsskada. [23]
Anonymitet och tvångsmedel. [36]

Försvarsdepartementet

Säkerhetspolitik och totalförsvar. [5]
Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 3. [15]
Den militära underrättelsetjänsten. [19]

Kommunikationsdepartementet

Regionala trafikplaner – länsvisa sammanfattningar. [8]
Lokala trafikföreskrifter. [18]
Trafikbuller. Del 3. Buller från fritidsbåtar. [21]
Länskort i kollektivtrafiken. [43]

Finansdepartementet

Bostadsbeskattning II. [11]
Företagens uppgiftslämnande. [12]
Byggnadsindex för husbyggnader och anläggningar. [13]
1975 års långtidsutredning. 1. Sveriges export 1975–1980. Bilaga 2 till 1975 års långtidsutredning. [22] 2. Den internationella bakgrunden. Bilaga 1 till 1975 års långtidsutredning. [27] 3. Långtidsutredningens modellsystem. Bilaga 8 till 1975 års långtidsutredning. [42]
Smugglingsbrott och tulltillägg. [37]
Hemvist. [39]
Kommunal utveckling. [40]

Utbildningsdepartementet

Skolans ekonomi. [10]
Kårobligatorium? [14]
Folkhögskolan. [16]
Kultur åt alla. [20]
Musiken-människan-samhället. [33]

Jordbruksdepartementet

Dryckesförpackningar och miljö. [35]

Handelsdepartementet

Patentpolicykommittén. 1. Internationellt patentsamarbete II. [24]
2. Internationellt patentsamarbete II. Bilagor. [25]

Arbetsmarknadsdepartementet

Arbetsmiljöutredningen. 1. Arbetsmiljölag. [1] 2. Bakgrund till förslag om arbetsmiljölag. [2] 3. Rapport i psykosociala frågor. [3] 4. Internationella konventioner inom arbetarskyddet. [4]
Skador i arbetet. [17]
Arbetstidsförkortning – när? hur? [34]
Yrkesinriktad rehabilitering. [38]

Bostadsdepartementet

Bostadsverket. Samordning-decentralisering. [26]
Vattenkraft och miljö 3. [28]

Industridepartementet

Verkstadsindustrins arbetsmarknad. [29]
Aka-utredningen. 1. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del I. [30] 2. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del II. [31] 3. Spent nuclear fuel and radioactive waste. [32] 4. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Bilagor. [41]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen

KUNGL. BIBL.
12 AUG 1976
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1976

Kronologisk förteckning

1. Arbetsmiljölag. A.
2. Bakgrund till förslag om arbetsmiljölag. A.
3. Rapport i psykosociala frågor. A.
4. Internationella konventioner inom arbetarskyddet. A.
5. Säkerhetspolitik och totalförsvar. Fö.
6. Deltidsanställdas villkor. Ju.
7. Deltidsarbete 1974. Ju.
8. Regionala trafikplaner – länsvisa sammanfattningar. K.
9. Sexuella övergrepp. Ju.
10. Skolans ekonomi. U.
11. Bostadsbeskattning II. Fi.
12. Företagens uppgiftslämnande. Fi.
13. Byggnadsindex för husbyggnader och anläggningar. Fi.
14. Kårobligatorium? U.
15. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 3. Fö.
16. Folkhögskolan. U.
17. Skador i arbetet. A.
18. Lokala trafikföreskrifter m. m. K.
19. Den militära underrättelsetjänsten. Fö.
20. Kultur åt alla. U.
21. Trafikbuller. Del 3. Buller från fritidsbåtar. K.
22. Sveriges export 1975–1980. Bilaga 2 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
23. Produktansvar I. Ersättning för läkemedelsskada. Ju.
24. Internationellt patentsamarbete II. H.
25. Internationellt patentsamarbete II. Bilagor. H.
26. Bostadsverket. Samordning-decentralisering. B.
27. Den internationella bakgrunden. Bilaga 1 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
28. Vattenkraft och miljö 3. B.
29. Verkstadsindustrins arbetsmarknad. I.
30. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del I. I.
31. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del II. I.
32. Spent nuclear fuel and radioactive waste. I.
33. Musiken-människan-samhället. U.
34. Arbetstidsförkortning – när? hur? A.
35. Dryckesförpackningar och miljö. Jo.
36. Anonymitet och tvångsmedel. Ju.
37. Smugglingsbrott och tulltillägg. Fi.
38. Yrkesinriktad rehabilitering. A.
39. Hemvist. Fi.
40. Kommunal utveckling. Fi.
41. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Bilagor. I.
42. Långtidsutredningens modellsystem. Bilaga 8 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
43. Länskort i kollektivtrafiken. K.

Nordisk utredningsserie (NU) 1976

Kronologisk förteckning

1. Nordiske naturgasudredninger
2. Maktstrukturer och styrelseformer inom teatern
3. Adult Education
4. Nordisk samarbeide om energisparing i byggsektoren
5. Norden och fackpressen
6. ILO og kvinner i arbeidslivet
7. Aikuiskasvatus Pohjoismaissa
8. Cooperation Agreements between the Nordic Countries
9. Medborgarskap för barn och jämlikhet vid naturalisation
10. Nordisk konvention om gränskommunalt samarbete
11. Sjøfartsmedisinsk forskning
12. Seminarium för jorunalistlärare
13. Nabospråksforståelse i Skandinavia

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

KUNGL. BIBL.
12 AUG 1978

ISBN 91-38-03064-0
ISSN 0375-250X