

Trafikutskottets betänkande

1981/82:34

om statsbidrag till kommunal väg- och gatuhållning m. m. (prop. 1981/82:133)

Propositionen

I proposition 1981/82:133 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) att riksdagen

1. medger att regeringen låter statens vägverk planera bidragsgivningen under anslaget B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för år 1983 utifrån ett anslag på 450 500 000 kr.,

2. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för kommunal väg- och gatuhållning m. m.

I propositionen föreslås åtgärder för att få till stånd en rationellare väghållning och ett vidgat kommunalt inflytande i väghållningsfrågor. Fler kommuner bör således kunna ta över ansvaret för de allmänna vägarna där detta från samhällsekonomiska utgångspunkter är lämpligt. Ett helt nytt statsbidragssystem föreslås i syfte att rationalisera och förbättra väghållningen.

För att likaledes främja en samhällsekonomisk rationalitet föreslås att de för väghållningen ansvariga skall kunna disponera vägsanlagerna för flera slags kollektivtrafikanläggningar än f. n. som alternativ till väginvesteringar. Statsbidrag föreslås kunna lämnas till investeringar i det statskommunala väg- och gatunätet samt till investeringar i cykelleder och kollektivtrafikanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Bidrag föreslås lämnas med 70 % av bidragsgrundande kostnad för investeringar i väg- och gatunätet och 50 % för investeringar i språktrafikanläggningar. Vidare föreslås att bidrag till små byggnadsprojekt samt bidrag för drift och underhåll lämnas i schablonform.

Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator m. m. föreslås avse samma period som anslaget Drift av statliga vägar. Härigenom bortfaller fr. o. m. år 1984 behovet av en särskild planeringsram.

Nuvarande ordning med statsbidrag till cykelleder och mindre kollektivtrafikåtgärder föreslås vara kvar för icke väghållande kommuner. Samtliga nuvarande författningar om statsbidrag till väghållande kommuner föreslås bli ersatta med en ny författning, vilken bör träda i kraft den 1 januari 1984 då de nya fördelningsplanerna för byggande av statskommunvägar börjar gälla.

Motionerna

Motioner framlagda med anledning av propositionen

I motion 1981/82:2381 av Margareta Andrén (fp) yrkas att riksdagen med ändring av vad som anförts i propositionen beslutar att statsbidrag till åtgärder för kollektivtrafiken skall kunna utgå också till landstingskommun i enlighet med vad i motionen anförts.

I motion 1981/82:2382 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen beslutar att det statliga investeringsbidraget delas upp i ett objektdestinerat bidrag och ett schablonbidrag,
2. att riksdagen beslutar att kommunerna får fritt disponera schablonbidraget inom väg- och trafikområdet.

I motion 1981/82:2383 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att schablonbidrag till väginvesteringar skall utgå i enlighet med vad som har anförts i motionen,
2. att riksdagen beslutar att anslagsnivån för schablonbidrag skall bestämmas av statsmakterna,
3. att riksdagen beslutar att statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar skall kunna utgå via såväl flerårsplan som fördelningsplan,
4. att riksdagen beslutar att statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar skall kunna utgå även till kollektivtrafikens länshuvudmän,
5. att riksdagen beslutar att statsbidrag till investeringar i spårbunden kollektivtrafik skall lämnas med 70 %,
6. att riksdagen beslutar att anläggningar för spårtrafikens och eldrivna bussars strömförsörjning skall vara statsbidragsberättigade,
7. att riksdagen beslutar att medge regeringen att låta statens vägverk planera bidragsgivningen under anslaget B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för år 1983 utifrån ett anslag på 475 500 000 kr.

I motion 1981/82:2384 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen uttalar
 - a) att anslag till kollektivtrafikanläggningar bör utgå även till länshuvudmännen för trafiken,
 - b) att anslag även bör utgå till spårtrafikanläggningar med 70 %,
2. att riksdagen beslutar att bidragsgivningen under B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för år 1983 skall planeras enligt ett anslag på 480 500 000 kr.,
3. att riksdagen i övrigt ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till väghållning och kollektivtrafik.

Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1982

I motion 1981/82:1871 av Gabriel Romanus m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen uttalar sig för ett större lokalt inflytande över vägenslagen.

Utskottet

Statsbidragen till kommunal väg- och gatuhållning har under senare år behandlats i ett flertal utredningar. Den dåvarande kommunikationsministern tillkallade år 1979 en särskild utredare med uppgiften att göra en samlad översyn av statsbidragssystemet för den kommunala väghållningen. Utredaren som arbetat under namnet väghållningsutredningen har i juli 1980 avlämnat ett delbetänkande Statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar (Ds K 1980:3) och i maj 1981 ett slutbetänkande Bidragsvägar (Ds K 1981:4). Dessa betänkanden har legat till grund för arbetet med propositionen.

Ansaret för väghållningen, förhöjt driftbidrag och enskilda vägar med statsbidrag

Uppdelningen av väghållningsansvaret mellan staten och kommunerna för de allmänna vägar och gator som är nödvändiga för den allmänna samfärdseln har endast i ringa utsträckning ändrats sedan förstatligandet av vägväsendet år 1944. Av landets 279 kommuner var 108 väghållare den 1 januari 1982.

Föredragande departementschefen anser att det främsta syftet med ett ökat kommunalt väghållningsansvar bör vara att öka rationaliteten i användningen av de samhälleliga resurserna. Ett kommunalt övertagande av ansvaret för väghållningen bör enligt propositionen ske frivilligt efter förhandlingar mellan statens vägverk och berörd kommun. En utökning av antalet väghållande kommuner anses kunna ske successivt fr. o. m. den 1 januari 1984.

I propositionen föreslås att statens vägverk fr. o. m. budgetåret 1984 ges möjlighet att, med medel från anslaget Drift av statliga vägar, bekosta sådana smärre upprustningar som kan behövas inför kommuneras övertagande av väghållningen. Sådana upprustningar förutsätts endast bli aktuella i de fall driftkostnaden kan minskas väsentligt.

Föredraganden anser att bidrag till statskommunala vägar respektive bidrag till enskilda vägar även i fortsättningen bör hanteras enligt skilda bidragssystem då en överföring av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet till de väghållande kommunerna skulle kräva omfattande lagändringar.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredragande anfört under dessa avsnitt.

Byggande

Föredraganden föreslår att ett system med *schablonbidrag* till små byggnadsobjekt införs. Bidraget bör enligt propositionen få användas till byggnadsåtgärder på det statskommunala väg- och gatunätet eller till byggande av cykelleder och till investeringar i kollektivtrafikanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Hur stor del av det totala anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator som skall användas för schablonbidrag måste avvägas på samhällsekonomiska grunder. Denna avvägning kan enligt propositionen lämpligen göras inför revideringarna av fördelningsplanerna för bidrag till byggande av statskommunvägar. Föredraganden anser att fördelningen av schablonbidraget till de väghållande kommunerna därefter bör göras enligt en modell som beslutas av statens vägverk efter samråd med Svenska kommunförbundet.

Schablonbidraget föreslås få en administrativ utformning som liknar nuvarande bidrag till cykelleder m. m. Enligt föredraganden bör statsbidrag, inom ramen för schablonbidraget, lämnas med 70 % av den bidragsgrundande kostnaden för de objekt som bidragsåret är aktuella för schablonbidrag i respektive väghållande kommun. Bidragsansökningar bör prövas och bidragen betalas ut av statens vägverk som varje år skall redovisa sina bedömningar rörande behovet av schablonbidrag i anslagsframställningen.

Om beloppsgränsen mellan små och stora objekt sätts alltför högt i relation till det för respektive väghållande kommun tillgängliga schablonbidraget kan det leda till att onödigt kostsamma lösningar väljs för att kommunerna därigenom skall erhålla objektsdestinerade bidrag. Föredraganden föreslår därför att gränsen mellan små och stora objekt för repsektive väghållande kommun sätts lika med det för den väghållande kommunen tillgängliga schablonbidraget.

I motion 1981/82:2382 (m) yrkas dels att det statliga investeringsbidraget delas upp i ett objektsdestinerat bidrag och ett schablonbidrag, dels att kommunerna fritt får disponera schablonbidraget inom väg- och trafikområdet. Enligt motionärerna uppnås med regeringens förslag inte den administrativa förenkling av bidragssystemet som väghållningsutredningen syftade till. Propositionen bör därför avvisas i denna del och schablonbidraget utformas i enlighet med utredningens förslag.

I motion 1981/82:2383 (s) yrkas dels att schablonbidrag till väginvesteringar skall utgå i enlighet med vad som anförts i motionen, dels att anslagsnivån för schablonbidraget skall bestämmas av statsmakterna. Motionärerna anser att det bidrag som föredraganden kallar schablonbidrag är ett objektsbundet bidrag som kräver att en plan skall upprättas varje år som skall granskas och godkännas av vägverket. Förslaget anses inte innebära någon förenkling av administrationen. Schablonbidraget bör därför enligt motionärerna utformas i linje med väghållningsutredningens

förslag vilket bl. a. betyder att bidragsmottagarna fritt får disponera bidragen för avsedda ändamål.

Utskottet anser för sin del att ett system med schablonbidrag till små byggnadsobjekt kan medföra administrativa förenklningar i bidragsförfarandet samtidigt som kommunerna därmed får ökad handlingsfrihet. Utskottet tillstyrker därför att ett schablonbidrag införs för den typ av byggnadsåtgärder som angivits i propositionen samt att gränsen för små och stora objekt sätts lika med det för bidragsmottagaren tillgängliga schablonbidraget.

Utskottet anser det väsentligt att reglerna för schablonbidraget utformas på ett sådant sätt att största möjliga förenkling av bidragsgivningen kan uppnås. Bestämmelserna för schablonbidraget kan enligt utskottets mening ges en enklare utformning än den som föreslås i propositionen. I likhet med vad som framhålls i motionerna 1981/82:2382 (m) och 1981/82:2383 (s) bör bidragsmottagarna enligt väghållningsutredningens förslag fritt få disponera de tilldelade medlen för avsedda ändamål. Därmed kan en prövning av varje aktuellt byggnadsobjekt undvikas.

Hur stor del av det totala anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator som skall användas som schablonbidrag bör avgöras av statsmakterna i sedvanlig budgetbehandling. Statens vägverk bör i samband med anslagsframställningarna redovisa sin bedömning rörande det totala behovet av schablonbidrag.

Utskottet har inget att erinra mot föredragandens förslag att schablonbidraget bör fördelas till de väghållande kommunerna enligt en fördelningsmodell som beslutas av statens vägverk efter samråd med Svenska kommunförbundet.

Vad utskottet anfört om schablonbidrag, vilket innebär att motionerna i allt väsentligt synes tillgodosedda i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Förslaget om schablonbidrag innebär att de väghållande kommunerna får använda detta bidrag till *cykelleder m. m.* Med hänsyn till bl. a. de trafiksäkerhetsvinster som en separering av trafiken innebär bör enligt föredraganden nuvarande bidrag till *cykelleder m. m.* behållas för de kommuner som inte är väghållare. I propositionen föreslås att statens vägverk får svara för handläggning och beslut i bidragsfrågor och att för detta ändamål 10 milj. kr. förs över från anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator till anslaget Byggande av statliga vägar. Bidragsprocenten föreslås även i fortsättningen uppgå till 50 % av den bidragsgrundande kostnaden.

Utskottet har inget att erinra mot vad föredraganden anfört om bidrag till *cykelleder m. m.* för icke väghållande kommuner.

Beträffande *objektsdestinerade bidrag*, dvs. bidrag till stora byggnads-

objekt, föreslår föredraganden att bidrag — förutom till byggnadsåtgärder på det statskommunala väg- och gatunätet — skall kunna lämnas till byggande av busstrafikleder, bussterminaler, infartsparkeringar för kollektivtrafik samt till investeringar i spåranläggningar för uteslutande lokal kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov och ej ingår i statens järnvägars bannät.

Förslaget innebär att bidragsgivningen vidgas till att omfatta även andra investeringar i kollektivtrafikanläggningar än tunnelbanor. Enligt propositionen bör investeringar i kollektivtrafikanläggningar med väghållningsmedel alltid kunna ske om en tillfredsställande väghållning härigenom kan uppnås till lägre samhällsekonomiska kostnader än för motsvarande investeringar i väg- och gatubyggande.

I motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att bidrag även skall kunna utgå till byggande för trafikutövningsändamål t. ex. *anordningar för resenärer och personal*. Detta anses vara av avgörande betydelse för att den kollektiva trafiken skall kunna handikappanpassas.

Utskottet har för sin del inget att erinra mot vad föredraganden anfört om till vilka ändamål objektsdestinerade bidrag skall kunna utgå. Härav följer att utskottet avstyrker motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) i denna del.

Föredraganden föreslår att bidrag till *investeringar i det statskommunala väg- och gatunätet* lämnas med 70 % av bidragsgrundande kostnad samt att statens vägverk ges möjlighet att om synnerliga skäl föreligger medge att bidrag lämnas med 85 % av kostnaden. I dag utgår bidrag med 85/95 % av bidragsunderlaget. Den föreslagna minskningen av bidragsprocenten föreslås kombineras med en utökning av bidragsunderlaget varigenom vägverkets granskning avsevärt kan minskas.

Till *investeringar i väg- och gatanläggningar för kollektivtrafik* bör likaledes enligt propositionen bidrag kunna lämnas med 70 % av kostnaden.

Utskottet tillstyrker de i propositionen föreslagna bidragsatserna för investeringar i det statskommunala väg- och gatunätet samt för investeringar i väg- och gatanläggningar för kollektivtrafik.

Enligt propositionen bör *statsbidrag till investeringar i spåranläggningar* för uteslutande lokal kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov kunna lämnas med 50 % av den bidragsgrundande kostnaden. Som investering räknas i detta sammanhang även större upp- och rustningsarbeten. Underlaget för bidragsgrundande kostnad föreslås utökas till att även omfatta ballast, slipers och spår.

Enligt nu gällande bestämmelser utgår statsbidrag för byggande av tunnelbanor med 95 % av kostnaderna för underbyggnad för de i den s. k. Hörjelöverenskommelsen (prop. 1965:1 bil. 8, SU 1965:6) angivna tunnelbanorna.

Föredraganden föreslår att för de tunnelbaneobjekt i Storstockholmsområdet som enligt hittillsvarande ordning är under byggande och för vilka statens vägverk före den 1 januari 1984 beviljat bidrag eller som eljest är aktuella för bidrag enligt nuvarande flerårs- och fördelningsplaner statsbidrag skall utgå enligt kungörelsen (1971:956) om statsbidrag till byggande av tunnelbana. Objekt för vilka vägverket inte beviljat bidrag eller som inte varit aktuella för bidrag före den 1 januari 1984 föreslås bli behandlade enligt de nya reglerna. Innebörden av detta förslag är att de tunnelbanor som omfattas av Hörjelöverenskommelsen skall få bidrag enligt nu gällande regler.

Föredraganden anser att den föreslagna bidragskonstruktionen stimulerar till en utbyggnad av den kollektiva trafiken i de små och medelstora väghållande kommunerna och undviker att en regionalpolitisk oacceptabel obalans i bidragsgivningen skapas. Ett bibehållande av nuvarande regler för bidrag till tunnelbanor, eventuellt utvidgat till fler sorters spår- anläggningar skulle enligt propositionen ensidigt gynna storstadskommunerna och i realiteten omöjliggöra angelägna insatser i många kommuner landet över.

I motion 1981/82:2383 (s) yrkas att statsbidrag till investeringar i spår- bunden kollektivtrafik skall lämnas med 70 %. Enligt motionärerna innebär förslaget i propositionen en drastisk sänkning av statsbidraget till tunnelbanor. F. n. utgår statsbidrag med 95 % av underbyggnadskostna- den vilket motsvarar ca 50 % av totalkostnaden. Regeringens förslag inne- bär att statsbidraget sänks till ca 30 % av totalkostnaden. Väghållningsut- redningen föreslog en höjning av statsbidraget till ca 70 % av totalkostna- den.

Motionärerna anser att ett nytt statsbidragssystem måste följa utred- ningsförslaget, dvs. statsbidrag skall utgå med 70 % till spårinvesteringar. Avsikten med utredningsförslaget var att likställa väginvesteringar med kollektivtrafikinvesteringar. Regeringsförslaget diskriminerar enligt mo- tionen spårbunden trafik. Den borde i stället av trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl gynnas.

Det framhålls vidare i motionen att en ökad bidragsgivning till kollek- tivtrafikanläggningar inte får innebära en minskad bidragsgivning till väginvesteringar utanför de stora tätorterna. Motionärerna förutsätter där- för att en ökad bidragsgivning kombineras med en motsvarande vidgning av anslagsramen. Det ankommer enligt motionen på regeringen att åter- komma med en beräkning av anslagsbehovet i 1983 års budgetproposition.

I motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas också att statsbidrag till spårtrafikanläggningar skall utgå med 70 % i enlighet med väghållnings- utredningens förslag. Motionärerna anser att en rätt kraftig ökning av anslaget Byggnad av kommunala vägar och gator måste ske och anmäler att de återkommer i denna fråga i samband med kommande års budgetför- slag.

Förslagen i propositionen innebär att möjligheterna att erhålla statsbidrag för investeringar i kollektivtrafikanläggningar vidgas väsentligt. Beträffande spåranläggningar föreslås att bidrag skall kunna utgå även till andra investeringar än de som avser tunnelbanor. Bidrag skall således utgå till investeringar i spåranläggningar för uteslutande lokal kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov och ej ingår i statens järnvägars bannät. Utskottet förutsätter att det faktum att en begränsad godstrafik kan förekomma på dessa banor inte diskvalificerar dem från möjligheten att få bidrag.

Utskottet hälsar dessa förslag med tillfredsställelse och anser att de är väl förenliga med 1979 års trafikpolitiska beslut som bl. a. markerade att den kollektiva persontrafiken måste förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419).

Det statsfinansiella läget torde medföra stor restriktivitet när det gäller anslagstilldelningen de närmaste åren. Mot denna bakgrund och då investeringar i spårtrafik ofta är synnerligen kapitalkrävande delar utskottet föredragandens uppfattning att bidragsprocenten i dessa fall bör sättas lägre än för investeringar i vägar och gator.

Motionärernas förslag att höja bidragsprocenten för investeringar i spåranläggningar till 70 % kan enligt utskottets mening inte genomföras utan en kraftig höjning av anslagsnivån om byggandet i små och medelstora kommuner skall kunna upprätthållas på nuvarande nivå. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del och tillstyrker regeringens förslag att statsbidrag skall kunna lämnas med 50 % av den bidragsgrundande kostnaden. Utskottet tillstyrker också förslaget att de tunnelbanor som omfattas av den s. k. Hörjelöverenskommelsen skall få bidrag enligt nu gällande bestämmelser.

I Hörjelöverenskommelsen bör enligt utskottets mening även innefattas den aktuella förlängningen av tunnelbanan från Akalla till Hansta.

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

Länshuvudmännen som har ansvar för den lokala och regionala trafikförsörjningen har möjlighet att köpa trafiktjänster av statens järnvägar. Föredraganden anser att bidrag inte bör lämnas från väganslagen till *investeringar i statens järnvägars bannät*. Detta motiveras med att statens järnvägars bannät i första hand utnyttjas för långväga gods- och persontrafik och att den lokala/regionala persontrafiken därför endast behöver bära en del av bankostnaden. I de fall en länshuvudmans trafik motiverar speciella investeringar skall enligt det trafikpolitiska beslutet kostnaderna till den del de hänför sig till denna trafik bestridas av huvudmannen.

I motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att länshuvudmännen skall kunna få bidrag även till investeringar i statens järnvägars bananläggningar. Därmed anses smidiga trafiklösningar kunna åstadkommas utan

att finansieringen blir en stridsfråga.

Utskottet delar föredragandens och väghållningsutredningens uppfattning att statsbidrag inte bör utgå till investeringar i statens järnvägars bannät och avstyrker därmed motionen i denna del.

Föredraganden anser att bidrag inte skall utgå från väghållningsanslagen till investeringar i fasta anläggningar för *eldrivna bussars kraftförsörjning* då dessa investeringar egentligen är att se som kapitaliserade driftkostnader.

I motionerna 1981/82:2383 (s) och 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att statsbidrag skall kunna utgå för denna typ av investeringar. I den förstnämnda motionen framhålls att det är ytterst angeläget att underlätta införandet av energisnål och miljövänlig fordonsteknik. I vpk-motionen understryks att elbussar kan förbättra trafikmiljön främst i de större tätorternas centrala delar.

Utskottet anser i likhet med föredraganden att bidrag inte skall lämnas till den del av en spårbunden kollektivtrafikanläggning som kan anses utgöra en kapitaliserad driftkostnad för trafiken då detta skulle innebära att väghållningsmedel används till kollektivtrafikens bedrivande. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag och avstyrker motionerna i denna del.

I motion 1981/82:2383 (s) yrkas att statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar skall kunna utgå via såväl *flerårsplan* som *fördelningsplan*. Enligt motionärerna föreslås i propositionen att alla kollektivtrafikinvesteringar skall prioriteras in i fördelningsplanerna. Den föreslagna ordningen anses innebära försämrade möjligheter att på länsnivå göra en övergripande prioritering mellan kollektivtrafikobjekt och vägobjekt. Det framhålls vidare att risken är stor att medelsutrymmet på fördelningsplanen kommer att upplevas som betydligt mindre än på flerårsplanen.

För statliga riksvägar upprättar och fastställer vägverket flerårsplaner medan länsstyrelserna upprättar och fastställer flerårsplaner för de statliga länsvägarna. För de statskommunala vägarna upprättar och fastställer vägverket fördelningsplaner. Enligt nu gällande bestämmelser kan bidrag utgå för byggande av kollektivtrafikanläggningar på det statliga vägnätet. Dessa projekt prövas då i flerårsplanerna.

I propositionen framhålls att investeringar i kollektivtrafikanläggningar med hänsyn till det kommunala väghållningsansvaret bör lämnas i fördelningsplanerna. Enligt utskottets tolkning avser detta uttalande investeringar i väghållande kommuner. Utskottet förutsätter att investeringar i kollektivtrafikanläggningar liksom tidigare skall kunna ingå i flerårsplanerna. Något särskilt uttalande från riksdagens sida att så bör ske anser utskottet inte erforderligt varför motionen avstyrks i denna del.

Drift och underhåll

Föredraganden föreslår att statsbidrag lämnas till väghållande kommun med 95 % av den bidragsgrundande kostnaden och att beräkningarna av denna kostnad förenklas enligt utredningens förslag. Enligt propositionen bör bidrag till drift och underhåll av väg- och gatuanläggningar för kollektivtrafik kunna lämnas till väghållande kommuner på samma villkor som till väg- och gatuanläggningar i övrigt. Med hänvisning till hur förslagen rörande bidrag till spårinvesteringar är utformade är föredraganden inte beredd att föreslå bidrag till drift och underhåll av sådana investeringar.

I motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att bidrag till drift och underhåll även skall utgå till *spåranläggningar* och till sådana anordningar som anläggs för passagerare och personal.

Utskottet har tidigare tillstyrkt förslaget att statsbidrag skall utgå till större upprustningar av spåranläggningar. Detta innebär att kostnaden för driften kommer att minska avsevärt. Mot den bakgrunden avstyrks yrkandet i motionen att bidrag även skall utgå till drift och underhåll av spåranläggningar.

Utskottet har i det föregående avstyrkt ett yrkande i den nu aktuella motionen om att bidrag skall utgå för byggande av anordningar för resenärer och personal. I enlighet härmed avstyrker utskottet också yrkandet att bidrag skall utgå för drift och underhåll av sådana anordningar.

Utskottet återkommer under nästa avsnitt till frågan om vilka som skall kunna få statsbidrag för drift och underhåll av väg- och gatuanläggningar för kollektivtrafik. I övrigt tillstyrks regeringens förslag.

Bidragsmottagare

I propositionen föreslås att statsbidrag till kommunal väg- och gatuhållning i form av schablonbidrag och objektsdestinerade bidrag endast bör lämnas till väghållande kommuner. Förslaget motiveras med att kommunerna har ansvaret för den övergripande planeringen och kan göra de trafikpolitiska avvägningar som erfordras i exempelvis bebyggelse- och trafikplaneringen.

Stockholms läns landsting räknas som väghållare och bidragsmottagare i fråga om objektsdestinerade bidrag till spårtrafikanläggningar. Med hänsyn till att Stockholms läns landsting inte har ansvar för vare sig anläggandet eller driften av vägar och gator bör enligt propositionen något schablonbidrag inte lämnas till landstinget.

I motion 1981/82:2383 (s) yrkas att statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar skall kunna utgå även till kollektivtrafikens huvudmän. Enligt motionen innebär förslaget i propositionen att hanteringen av statens bidrag blir beroende på var ett objekt är beläget. Som exempel nämns att i Stockholmsområdet skulle statsbidrag utgå för utbyggnaden av busster-

minalen vid Karolinska sjukhuset men inte för den lika angelägna utbyggnaden av bussterminalen vid Huddinge sjukhus. Motionärerna anser att det är orimligt att möjligheten att få statsbidrag skall avgöras av i vilken kommun kollektivtrafikanläggningen är belägen. Kollektivtrafikinvesteringarna bör göras där de bäst behövs och statsbidraget — även i form av schablonbidrag — bör därför utgå till den som har ansvar för kollektivtrafiken, dvs. länshuvudmännen.

Även i motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att statsbidrag för kollektivtrafikanläggningar, såväl det s. k. schablonbidraget som det objektsdestinerade bidraget, skall kunna utgå till länshuvudmännen.

I motion 1981/82:2381 (fp) yrkas att statsbidrag till åtgärder för kollektivtrafiken skall kunna utgå också till landstingskommun. I Stockholms län är det landstinget som svarar för den kollektiva trafiken. Motionären anser därför att de i propositionen föreslagna bestämmelserna bör kompletteras för att möjliggöra för landstinget i Stockholms län att motta statsbidrag för främjande av bl. a. busstrafik.

Utskottet delar inte föredragandens uppfattning att endast objektsdestinerade bidrag för investeringar i spåranläggningar skall kunna lämnas till Stockholms läns landstingskommun (SLL). Stockholms län är nämligen det enda landsting som finansierar större kollektivtrafikinvesteringar såväl vid spår- som busslösningar. Utskottet finner därför att SLL bör vara bidragsmottagare för sådana investeringar. Av samma skäl bör SLL kunna få del av det schablonbidrag som de väghållande kommunerna i Stockholms län enligt föredraganden bör kunna erhålla. Utskottet anser att detta bör inarbetas i den av föredraganden förordade fördelningsmodellen. Motsvarande skall alltså inte gälla för övriga län där trafikhuvudmännen för kollektivtrafik utgörs av landstingen tillsammans med kommunerna i länet. Här bör således bidrag till ifrågakommande kollektivtrafikanläggningar utgå till väghållande kommuner vartill kommer de insatser som kan komma i fråga genom vägverket i de icke väghållande kommunerna.

Som en naturlig följd av utskottets ställningstagande bör SLL även kunna få bidrag till drift och underhåll av väg- och gatanläggningar för kollektivtrafik.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motion 1981/82:2381 (fp) tillstyrks och motionerna 1981/82:2383 (s) och 1981/82:2384 (partimotion vpk) till en del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1981/82:1871 (fp) yrkas att riksdagen uttalar sig för ett större *lokalt inflytande över vägenslagen*. Vägverkets fördelning av statliga vägsanslag styr i stor utsträckning de projekt olika kommunala instanser fattar beslut om. Kommunen skulle enligt motionärerna kanske ibland valt en billigare lösning om statsbidrag kunnat erhållas. Det framhålls också i motionen att den regionala uppbyggnad av länstrafikbolag som f. n. sker och landstingens ökande inflytande över regionens trafikplanering talar

för ökat lokalt inflytande även över de vägenslag som vägverket förfogar över.

Propositionen syftar bl. a. till att kommunerna i ökad utsträckning skall ta över ansvaret för väghållningen. Därmed kan ett ökat kommunalt inflytande och självbestämmande i väghållningsfrågor uppnås. I samma riktning verkar det föreslagna systemet med schablonbidrag till små byggnadsobjekt. Ett sådant system innebär att administrationen förenklas samtidigt som den statliga kontrollen minskar. Förslagen i propositionen innebär vidare att möjligheten att erhålla statsbidrag för investeringar i kollektivtrafikanläggningar vidgas.

Av det anförda följer att yrkandet i motionen till väsentlig del blivit tillgodosett, varför det inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Vissa budget- och anslagstekniska förändringar

I budgetpropositionen för budgetåret 1982/83 avser förslagen för samtliga vägenslag utom bidragsanslagen till drift av kommunala respektive enskilda vägar verksamheten under år 1983. För nämnda två anslag innebär nuvarande anslagsteknik att bidrag anvisas för år 1982. För att motverka de nackdelar i olika avseenden som systemet medför har regeringen fr. o. m. budgetåret 1980/81 föreslagit en särskild planeringsram för framförliggande bidragsår. Anslag har sedan anvisats i enlighet med planeringsramen.

Föredraganden föreslår en budgetteknisk förändring fr. o. m. budgetåret 1983/84 så att anslaget anvisas för framförliggande kalenderår. Det betyder att år 1983 är det sista år för vilket en planeringsram behöver tillämpas.

Riksdagen har till anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisat 450,5 milj. kr. (prop. 1981/82:100 bil. 9, TU 1981/82:24, rskr, 1981/82:196) för budgetåret 1982/83 (bidragsåret 1982). Föredraganden föreslår att *planeringsramen* även för år 1983 fastställs till 450,5 milj. kr.

I motion 1981/82:2383 (s) yrkas att planeringsramen för år 1983 skall uppgå till 475,5 milj. kr. med hänvisning till behovet av en ökad medelstillsdelning för vägunderhåll m. m.

I motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkas att planeringsramen för år 1983 fastställs till 480,5 milj. kr.

Utskottet anser i likhet med föredraganden att det statsfinansiella läget inte ger utrymme för reformer som innebär ökade anspråk på samhällets resurser. Som framhålls i propositionen bör en utgångspunkt vara att samma standard skall upprätthållas på det statskommunala vägnätet som på det statliga vägnätet. De föreslagna åtgärderna på väghållningens område medför ett bättre resursutnyttjande som kan användas till att förbättra vägstandarden. Den i propositionen föreslagna planeringsramen innebär att anslaget de senaste 6 åren räknats upp med i genomsnitt 13 % per år.

Under motsvarande period har anslaget till driften av de statliga vägarna räknats upp med 12,8 % per år.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag till planeringsram och avstyrker motionerna i denna del.

Vägverkets tillsynsverksamhet författningsändringar och övriga frågor

Statens vägverk är tillsynsmyndighet för den statskommunala väghållningen. Föredraganden finner det från samhällsekonomisk synpunkt angeläget att vägverket har teknisk expertis inom områden som brokonstruktion, geoteknik m. m. för att kunna bistå de väghållande mindre kommunerna. För detta ändamål och för tillsynsverksamheten föreslås att liksom f. n. årligen ett belopp på ca 10 milj. kr. innehålls i fördelningsplanen.

Statsbidrag till väghållande kommuner regleras i ett flertal författningar. Föredraganden anser att en samordning av dessa författningsbestämmelser samt ett genomförande av det föreslagna statsbidragssystemet skulle innebära en förenkling av vägverkets och kommunernas handläggning av statsbidragsärenden. Föredraganden kommer senare att föreslå regeringen nödvändiga författningsändringar som avses träda i kraft den 1 januari 1984 då de nya fördelningsplanerna börjar gälla.

Vad föredraganden anfört under dessa avsnitt eller i de delar av propositionen som utskottet i det föregående ej särskilt behandlat har ej givit anledning till erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *schablonbidrag*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1981/82:2382 (m) och 1981/82:2383 (s) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
2. beträffande *statsbidrag till byggnader för resenärer och personal m. m.*
att riksdagen med avslag på motion 1981/82:2384 (vpk) yrkande 3 i denna del godtar vad föredraganden härom anfört,
3. beträffande *statsbidrag till investeringar i spåranläggningar m. m.*
att riksdagen med avslag på motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 5 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 1 b som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
4. beträffande *investeringar i statens järnvägars bannät*
att riksdagen med avslag på motion 1981/82:2384 (vpk) yrkande 3 i denna del godtar vad föredraganden härom anfört,

5. beträffande *statsbidrag till eldrivna bussars kraftförsörjning*
att riksdagen med avslag på motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 6 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 3 i denna del godtar vad föredraganden härom anfört,
6. beträffande *flerårsplan och fördelningsplan*
att riksdagen med avslag på motion 1981/82:2383 (s) yrkande 3 godtar vad föredraganden härom anfört,
7. beträffande *bidrag till drift och underhåll av spåranläggningar m. m.*
att riksdagen med avslag på motion 1981/82:2384 (vpk) yrkande 3 i denna del godtar vad föredraganden härom anfört,
8. beträffande *bidragsmottagare*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 4 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 1 a samt med bifall till motion 1981/82:2381 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
9. beträffande *lokalt inflytande över väganlagen*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1871 (fp) yrkande 3 utan åtgärd,
10. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 7 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 2 medger att regeringen låter statens vägverk planera bidragsgivningen till drift av kommunala vägar och gator för år 1983 utifrån ett anslag på 450 500 000 kr.,
11. att riksdagen i återstående delar godtar de av föredraganden förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för kommunal väg- och gatuhållning m. m.

Stockholm den 13 maj 1982

På trafikutskottets vägnar

BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Filip Fridolfsson (m), Olle Östrand (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s) och Åke Svensson (c).

Reservationer

1. beträffande *statsbidrag till investeringar i spåranläggningar m. m.* (mom. 3)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet hälsar" och slutar med "gällande bestämmelser." bort ersättas med text av följande lydelse:

Förslaget i propositionen innebär en drastisk sänkning av statsbidraget till tunnelbanor och spårvagnar både i förhållande till väghållningsutredningens förslag och nu gällande bestämmelser. F. n. utgår statsbidrag med ca 50 % av totalkostnaden. Regeringens förslag innebär att bidraget sänks till ca 30 % av totalkostnaden. Väghållningsutredningen föreslog en höjning av statsbidraget till 70 % av totalkostnaden.

Enligt utskottets mening kan den diskriminering av spårbunden trafik som regeringen föreslår inte accepteras. Av trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl bör denna trafik i stället gynnas. Regeringsförslaget medför att det blir betydligt lönsammare att satsa på väginvesteringar och busstrafik (70 % i statsbidrag) än på investeringar i spårbunden trafik (30 % i statsbidrag).

Utskottet anser därför att statsbidrag till investeringar i spåranläggningar bör utgå med 70 % i enlighet med väghållningsutredningens förslag. Därmed kommer investeringar i spåranläggningar bidragsmässigt att likställas med investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och vägar.

Utskottet anser vidare att en ökad bidragsgivning till kollektivtrafikanläggningar inte får medföra en minskad bidragsgivning till väginvesteringar utanför de stora tätorterna. En ökad satsning på spårbunden trafik som främst kan väntas ske i de stora tätorterna bör därför inte komma till stånd utan motsvarande vidgning av anslagsramen. Det nya bidragssystemet skall gälla fr. o. m. den 1 januari 1984. Det bör ankomma på regeringen att återkomma med en beräkning av anslagsbehovet i nästa budgetproposition.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 5 och 1981/82:2384 (partimotion vpk) yrkande 1 b tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *statsbidrag till investeringar i spåranläggningar m. m.* att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 5 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 1 b som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört i berörda delar.

2. beträffande statsbidrag till investeringar i spåranläggningar m. m. (mom. 3)

Bertil Jonasson, Rune Torwald och Åke Svensson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "I Hörjel-överenskommelsen" och slutar med "till känna." bort utgå.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *statsbidrag till investeringar i spåranläggningar m. m.* att riksdagen med avslag på motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 5 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 1 b godtar vad föredraganden härom anfört,

3. beträffande statsbidrag till eldrivna bussars kraftförsörjning (mom. 5)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionerna i denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Väghållningsutredningen föreslog att statsbidrag skall kunna utgå till kraftanläggningar för eldrivna bussar med motiveringen att bidragsbestämmelserna inte bör påverka valet av trafiklösning.

Det är enligt utskottets mening angeläget att underlätta införandet av energisnål och miljövänlig fordonsteknik. Mot den bakgrunden finner utskottet det anmärkningsvärt att regeringen går emot utredningens förslag och därmed försvårar uppbyggnaden av trådbussystem. Utskottet tillstyrker därför yrkandena i motionerna 1981/82:2383 (s) och 1981/82:2384 (partimotion vpk) att statsbidrag skall kunna utgå till fasta anläggningar för eldrivna bussars kraftförsörjning. Bidraget bör utgå i samma omfattning som till motsvarande anläggningar för tunnelbanor och spår-vagnssystem.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *statsbidrag till eldrivna bussars kraftförsörjning* att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 6 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. beträffande bidragsmottagare (mom. 8)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i de nu aktuella motionerna att förslaget i propositionen att endast väghållande kommuner skall kunna erhålla bidrag för investeringar i kollektivtrafikanläggningar ska-

par stora problem. Det innebär att frågan om statsbidrag skall utgå eller ej blir beroende av på vilken sida om en kommungräns som objektet är beläget. Som framhålls i den socialdemokratiska motionen skulle t. ex. i Stockholmsområdet statsbidrag utgå för utbyggnaden av bussterminalen vid Karolinska sjukhuset men inte för den lika angelägna utbyggnaden av bussterminalen vid Huddinge sjukhus.

För att skapa möjligheter till en bättre och enklare planering för kollektivtrafiken bör enligt utskottets mening länshuvudmännen i vissa fall direkt kunna erhålla statsbidrag för kollektivtrafikinvesteringar, såväl objektsdestinerade bidrag som schablonbidrag, utan att gå omvägen via den väghållande kommunen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna 1981/82:2383 (s) och 1981/82:2384 (partimotion vpk) tillstyrks i denna del och motion 1981/82:2381 (fp) till väsentlig del synes tillgodosedd, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande bidragsmottagare

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1981/82:2381 (fp) samt med bifall till motionerna 1981/82:2383 (s) yrkande 4 och 1981/82:2384 (vpk) yrkande 1 a som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. beträffande planeringsram för 1983 års driftbidrag till den kommunala väghållningen (mom. 10)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet anser" och på s. 13 slutar med "i denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Riksdagen har anvisat 450,5 milj. kr. till anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1982/83 (= bidragsåret 1982). Enligt utskottets mening är denna medelstilleddning otillräcklig om vägar- na skall kunna hållas i ett försvarbart skick. Konsekvensen blir försämrade vinterväghållning, minskat belägningsarbete på grusvägnätet samt i övrigt försämrade vägunderhåll på främst det sekundära och tertiära vägnätet.

I propositionen föreslås att vägverket för år 1983 skall planera bidragsgivningen utifrån ett oförändrat anslag på 450,5 milj. kr. Utskottet anser att medelstilleddningen till vägunderhåll måste öka och tillstyrker därför yrkandet i motion 1981/82:2383 (s) att planeringsramen för år 1983 bör fastställas till 475,5 milj. kr.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandet i motion 1981/82:2384 (partimotion vpk) till en del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställand under 10 bort ha följande lydelse:

10. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1981/82:2384 (vpk) yrkande 2 samt med bifall till motion 1981/82:2383 (s) yrkande 7 medger att regeringen låter statens vägverk planera bidragsgivningen till drift av kommunala vägar och gator för år 1983 utifrån ett anslag på 475 500 000 kr.,