

## Regeringens proposition

1981/82:133

om statsbidrag till kommunal väg- och gatuhållning m. m.

beslutad den 4 mars 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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 väganslagen för fler 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 spårtrafikanläggningar. Vidare föreslås att bidrag till små byggnadsobjekt 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.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1982-03-04

**Närvarande:** Statsministern Fälldin, ordförande, statsråden Ullsten, Dahlgren, Åsling, Wirtén, Boo, Petri, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Åhrland.

**Föredragande:** statsrådet Elmstedt

**Proposition om statsbidrag till kommunal väg- och gatuhållning m. m.**

---

## 1 Inledning

Statsbidragsgivning till kommunal väg- och gatuhållning har behandlats i ett flertal utredningar i syfte att få en rationell väghållning och ett enklare statsbidragssystem. År 1979 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av regeringens bemyndigande en särskild utredare<sup>1</sup> med uppgift att göra en samlad översyn av statsbidragssystemet för den kommunala väghållningen. Utredaren har arbetat under namnet Väghållningsutredningen (K 1979:04). Utredningen har avlämnat ett delbetänkande (Ds K 1980:3) Statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar i juli 1980 och ett slutbetänkande (Ds K 1981:4) Bidragsvägar i maj 1981.

Efter remiss har följande myndigheter och organisationer yttrat sig över slutbetänkandet, nämligen statens vägverk, trafiksäkerhetsverket, riksrevisionsverket, statens planverk, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Kristianstads, Malmöhus, Skaraborgs, Stockholms och Västernorrlands län, kollektivtrafikberedningen, Cykel- och Mopedfrämjandet, Landstingsförbundet, Sveriges industriförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska vägföreningen och Trafiktekniska föreningen. Yttranden över slutbetänkandet har även avgetts av statens naturvårdsverk och Miljöförbundet.

Länsstyrelserna har bilagt yttranden från bl. a. kommuner.

<sup>1</sup> Överlantmätare Bo Turesson.

## 2 Gällande bestämmelser

Förhållandet mellan statlig och kommunal väghållning präglas av den ansvarsfördelning som drogs upp i samband med att lagen (1943:431) om allmänna vägar trädde i kraft. Samtidigt infördes ett statligt bidragssystem för väghållning av vissa vägar i kommunerna. Gränserna mellan statens och de väghållande kommunernas ansvarsområden har justerats endast i begränsad omfattning sedan år 1944.

Av landets 279 kommuner var 108 väghållare den 1 januari 1982. Som väghållare räknas också Stockholms läns landstingskommun nämligen som ansvarig sekundärkommun för tunnelbanebyggandet enligt 1964 års principöverenskommelse<sup>1</sup> mellan dåvarande Stockholms stad, Stockholms läns landstingskommun och statens järnvägar om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m. m. Kommunerna svarar för den allmänna väghållningen ofta endast inom en begränsad del av kommunen, vanligtvis centralorten.

Statsbidrag till väghållande kommuner regleras i kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner (ändrad senast 1977:1131), kungörelsen (1971:956) om statsbidrag till byggande av tunnelbana, kungörelsen (1971:957) om statsbidrag till upprustning av vägbelysning i vissa fall samt i förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik (omtryckt 1980:720).

## 3 Utredningsförslaget

Väghållningsutredningens förslag i slutbetänkandet *Bidragsvägar* innebär i korthet att

- fler kommuner blir egna väghållare vilket syftar till att rationalisera och förbättra väghållningen,
- enklare regler och schabloner för statsbidragsgivningen till väghållande kommuner utarbetas i syfte att minska behovet av statlig och kommunal administration och vidga *kommunernas självbestämmande*,
- statsbidrag skall kunna lämnas till fler slags anläggningar för kollektivtrafik.

En sammanfattning av slutbetänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga (1)*, till vilken jag ber att få hänvisa.

<sup>1</sup> Den s. k. Hörjelöverenskommelsen.

## 4 Remissyttrandena

Remissinstanserna har genomgående en positiv grundinställning till utredningens överväganden och förslag. I en del frågor har dock andra detaljlösningar föreslagits än de utredningen förordat. En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga (2)*, till vilken jag ber att få hänvisa.

## 5 Föredraganden

Statsbidragen till kommunal väg- och gatuhållning har under senare år behandlats i ett flertal utredningar i syfte att få till stånd en rationell väghållning och ett enklare statsbidragssystem. År 1979 tillkallade den dåvarande departementschefen en särskild utredare med uppgiften att göra en samlad översyn av statsbidragssystemet för den kommunala väghållningen.

Utredaren, som arbetat under namnet väghållningsutredningen, har föreslagit att fler kommuner bör bli egna väghållare, att reglerna för statsbidragsgivningen till väghållande kommuner bör förenklas samt att möjligheterna till statsbidrag för investeringar i kollektivtrafikanläggningar bör vidgas.

Remissinstanserna är i allt väsentligt positiva till utredningens överväganden och förslag.

### *Mål för väghållningen*

De allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken har behandlats av 1978/79 års riksmöte (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419). Riksdagen anslöt sig därvid till föredragandens uttalande att det generella målet för samhällets trafikpolitik är att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

*Vägpolitiken skall enligt riksdagens beslut inriktas på att vidmakthålla vägkapitalet. När det gäller vägbyggnadsåtgärder bör på sikt ambitionsnivån höjas i syfte att förbättra trafiksäkerheten samt åstadkomma största möjliga likställighet i landets olika delar vad beträffar framkomlighet och bärighet.*

Ändringar i väghållningssystemet bör mot denna bakgrund syfta till att väganlagen kan utnyttjas samhällsekonomiskt effektivare. Jag kommer i mina överväganden i anslutning till utredningens förslag att särskilt beakta möjligheterna till

- rationalisering av väghållningen,
- ökat kommunalt självbestämmande, samt
- förenklingar och avskaffande av onödig administration.

*Ansvar för väghållningen*

Uppdelningen av väghållningsansvaret mellan staten och kommunerna för de allmänna vägar och gator som är nödvändiga för den allmänna samfärdseln har ändrats endast i ringa utsträckning sedan förstatligandet av vägväsendet år 1944. Stora förändringar har dock skett i samhället genom utbyggnad av bostäder och arbetsplatser, kommunsammanläggningar, förändrade transport- och resmönster m.m. Mot bakgrund av dessa förändringar föreslår utredningen rationalisering av väghållningen. Ett ökat kommunalt väghållningsansvar bör enligt utredningen kunna bidra till ett bättre resursutnyttjande i samhället. Ändringar i väghållningsansvaret bör alltså ske med utgångspunkt i att väghållningen skall effektiviseras så att resursbehovet totalt sett minskar. Utredningen föreslår även kriterier för när ändrad väghållningsindelning bör övervägas. Vidare framhålls att en ändrad väghållningsindelning bör vara genomförd då de nya fördelningsplanerna för bidrag till byggande av statskommunvägar skall börja gälla den 1 januari 1984.

Remissinstanserna delar utredningens uppfattning att uppdelningen av väghållningsansvaret mellan stat och kommun måste utgå från kravet på en rationell väghållning. Utredningen har relativt utförligt diskuterat de kriterier som bör vara styrande för ett kommunalt övertagande av väghållningen. Förslaget till kriterier bör dock enligt de flesta remissinstanserna endast ses som diskussionsunderlag. Ett kommunalt övertagande av väghållning bör ske frivilligt.

För egen del anser jag att det främsta syftet med att förändra väghållningsindelningen – vilket i allmänhet torde avse ett ökat kommunalt väghållningsansvar – bör vara att öka rationaliteten i användningen av de samhällseliga resurserna. En ändrad indelning bör genomföras om resurserna hos stat och kommun i form av personal och maskiner därigenom kan utnyttjas effektivare. Ett vidgat kommunalt väghållningsansvar är angeläget också för att det medför ett ökat kommunalt inflytande och självbestämmande i väghållningsfrågor. *Jag anser att ett kommunalt övertagande av ansvaret för väghållningen bör ske frivilligt efter förhandlingar mellan statens vägverk och berörd kommun.*

Utredningens förslag till kriterier för vilka kommuner som bör bli egna väghållare, är enligt min mening väl avvägda. Det ligger i sakens natur att det är svårt att hitta sådana objektiva kriterier som kan vara direkt bestämmande för väghållningsindelningen. Det är många faktorer i fråga om samhällsbyggnad, transportbehov, resmönster samt organisatoriska, personella och maskinella resurser m.m. som påverkar uppbyggnaden av ett samhällsekonomiskt rationellt väghållningssystem. Jag anser därför att utredningens förslag till kriterier kan användas som underlag för vägverkets bedömningar av hur väghållningsindelningen bör ordnas. Jag kommer senare att föreslå regeringen att statens vägverk ges i uppdrag att löpande bedöma möjligheterna till en rationellare fördelning av ansvaret för väg-

hållningen samt vid behov inleda förhandlingar med berörda kommuner. En utökning av antalet väghållande kommuner bör enligt min mening kunna ske successivt fr. o. m. den 1 januari 1984 i den takt som befäns lämplig. Frågan om bidrag till nya väghållande kommuner prövas i samband med den årliga budgetprocessen. Det bör därutöver vara möjligt att under löpande budgetår kunna göra sådana transfereringar mellan anslagen för statlig och statskommunal väghållning som motiveras av förändringar i väghållningsindelningen.

Utredningen föreslår att staten är väghållare för större genomfartsleder inom kommunalt väghållningsområde. Flertalet remissinstanser, bland dem Svenska kommunförbundet, framhåller att avgörande bör vara vem som har de bästa förutsättningarna i det enskilda fallet att rationellt sköta väghållningen av aktuell genomfartsled.

Jag har samma uppfattning som dessa remissinstanser. Frågan om vem som skall sköta väghållningen av genomfartsleder samt större ringleder kan lämpligtvis tas upp i de förhandlingar som föregår det kommunala övertagandet av väghållningen. På motsvarande sätt kan givetvis frågan om väghållningsansvaret för genomfartsleder och större ringleder tas upp med de kommuner som f. n. är väghållare.

#### *Förhöjt driftbidrag*

Enligt utredningen bör statens vägverk ges möjlighet att från anslaget B 2. Drift av statliga vägar tilldela kommunerna ett förhöjt driftbidrag vid kommunalt övertagande av väghållning i syfte att täcka initialkostnader som kan uppkomma och för att höja standarden på vissa vägar. Flera remissinstanser har understrukt att en sådan möjlighet är väsentlig om den tveksamhet som finns hos kommunerna att överta väghållningsansvaret skall kunna övervinnas.

Då utgångspunkten för ett kommunalt övertagande av väghållningsansvaret är att öka rationaliteten i användningen av de samhälleliga resurserna, måste en upprustning av vissa vägar vid övertagande av väghållningsansvaret leda till att de totala kostnaderna för väghållningen, inklusive upprustningen, över tiden blir lägre. Det torde således endast bli aktuellt med sådana upprustningar i de fall driftkostnaden kan minskas väsentligt. Jag finner det lämpligt att statens vägverk fr. o. m. budgetåret 1984 ges möjlighet att bekosta sådana smärre upprustningar som kan behövas inför kommunernas övertagande av väghållningen med medel från anslaget B 2. Drift av statliga vägar. Vägverket bör i sina anslagsframställningar ange behovet av sådana medel.

Jag har av remissvaren förstått att en viss osäkerhet råder bland kommunerna beträffande de ekonomiska konsekvenserna av att bli väghållare. Osäkerheten om de ekonomiska, organisatoriska och administrativa effekterna av en ändrad väghållningsindelning bör emellertid kunna skingras vid de förhandlingar som föregår ett beslut om ändrat väghållningsansvar. Jag

vill i sammanhanget framhålla den möjlighet som finns att ta upp frågan om att låta väghållningen återgå till staten.

#### *Enskilda vägar med statsbidrag*

Utredningen föreslår att enskilda vägar med statsbidrag inom kommunalt väghållningsområde förs över till det statskommunala vägnätet. Den statliga bidragsgivningen till den kommunala väghållningen skulle därmed förenklas. Flera remissinstanser – däribland Svenska kommunförbundet och länsstyrelsen i Stockholms län – är kritiska till förslaget och framhåller bl. a. att begreppet allmän väg inom väghållande kommuner måste preciseras bättre. För detta erfordras en lag om kommunvägar.

För min del konstaterar jag att en överföring av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet till de väghållande kommunerna kräver omfattande lagändringar, vilka jag f. n. inte anser det motiverat att föreslå. De statskommunala vägarna har för övrigt en klar karaktär av allmänna vägar, som i väghållningshänseende skiljer sig väsentligt från det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet. *Jag finner det därför rimligt att bidrag till statskommunala vägar respektive bidrag till enskilda vägar även i fortsättningen hanteras enligt skilda bidragssystem.*

#### *Statsbidrag till väghållning*

Utredningen föreslår att ett nytt system för statsbidrag till väghållande kommuner införs. Innan jag närmare går in på mina förslag med anledning av detta vill jag erinra om det nuvarande bidragssystemets tillkomst.

Fram till år 1944 svarade kommunerna för väghållningen i hela landet. I samband med vägväsendets förstatligande år 1944 förblev de dåvarande städerna med några få undantag väghållare för de vägar och gator som bedömdes nödvändiga för den allmänna samfärdseln, medan staten övertog väghållningen för de allmänna vägarna i övriga tätorter och på landsbygden. F. n. är 108 av landets 279 kommuner väghållare. Gränserna mellan statens och de väghållande kommunernas ansvarsområde har justerats endast i begränsad omfattning sedan år 1944.

Genom förstatligandet av vägväsendet befriades landsbygdsbefolkningen helt från ansvaret för den allmänna väghållningen. Av rättviseskäl infördes som kompensation statsbidrag till städerna för byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator.

*Min allmänna grundsyn är att de ursprungliga motiven för statens bidrag till kommunernas väghållning alltjämt kvarstår oförsvagade men att systemet måste anpassas till de förändringar som samhället undergår.*

#### *Byggande*

Utredningen föreslår ett bidragssystem för byggande som innebär dels ett enkelt schablonbidrag till små objekt, dels individuella bidrag till stora objekt. Gränsen mellan små och stora objekt föreslås gå vid fyra gånger

schablonbeloppet för investeringar i väg- och gatunätet och två gånger schablonbeloppet för kollektivtrafikobjekt. Utredningen föreslår att cirka 70 milj. kr. av anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator lämnas som schablonbidrag. Nuvarande bidrag till cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik föreslås upphöra.

Remissinstanserna är genomgående positiva till förslaget om ett system med schablonbidrag och framhåller dess förtjänster vad gäller förenklad administration och minskad statlig kontroll. Några remissinstanser, bland dem statens vägverk, påpekar att schabloner innebär att kravet på absolut rättvisa i någon mån åsidosätts. Det stora flertalet remissinstanser anser att möjligheterna för kommunerna att vidta smärre trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder ökar genom införande av ett schablonbidrag. Flera remissinstanser är dock kritiska till schablonbidragets föreslagna omfattning och menar att bidraget endast borde få användas till byggnadsåtgärder på det statskommunala väg- och gatunätet eller till kollektivtrafikåtgärder i direkt anslutning till detta gatunät. De föreslagna gränserna mellan små och stora objekt kritiserar av många remissinstanser, som menar att de valda gränserna kan medföra en tendens till att välja mera kostnadskrävande trafiklösningar. Härutöver vill många remissinstanser behålla det för ett par år sedan inrättade bidraget till cykelleder m. m. Detta bidrag anses vara enkelt utformat och ha stimulerat utbyggnaden av cykelleder. Dessutom kan bidraget lämnas till även icke väg hållande kommuner.

För egen del anser jag att ett system med schablonbidrag har stora fördelar p. g. a. att administrationen kan förenklas samtidigt som det innebär ett vidgat kommunalt självbestämmande i vägfrågor. Utredningens förslag kan jämföras med ett utbyggt cykelledsbidrag med ökade möjligheter för de väg hållande kommunerna att disponera över medlen. *Jag förordar därför att ett system med schablonbidrag till små byggnadsobjekt införs.* Därmed förbättras förutsättningarna att genomföra smärre åtgärder, vilka ofta är mycket effektiva vad gäller förbättring av trafiksäkerhet och framkomlighet för skilda trafikantgrupper. I likhet med bl.a. statens vägverk *anser jag dock att schablonbidraget endast bör 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.* Även kostnader för exempelvis byggande av trafiksignalanläggningar och upprustning av vägbelysning bör omfattas av schablonbidraget.

Hur mycket av det totala anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator som skall användas för schablonbidrag respektive individuella bidrag till stora objekt, s. k. objektsdestinerade bidrag, måste avvägas på samhällsekonomiska grunder. Avvägningen kan lämpligen göras inför revideringarna av fördelningsplanerna för bidrag till byggande av statskommunvägar. En sådan revidering förbereds f. n. avseende åren 1984–1993. Statens vägverk bör få i uppdrag av regeringen att göra den

nödvändiga avvägningen. I likhet med utredningen anser jag att storleken på tillgängligt schablonbidrag till de väghållande kommunerna därefter bör beräknas enligt en fördelningsmodell som beslutas av statens vägverk efter samråd med Svenska kommunförbundet. Modellen bör ta hänsyn till de administrativa kostnaderna så att inte alltför små åtgärder kan bli aktuella för objektsdestinerade bidrag och därmed behöva prioriteras i fördelningsplanerna. Jag finner mot den bakgrunden att det kan vara rimligt att låta de mindre kommunerna få ett i förhållande till sin storlek högre schablonbidrag än de större kommunerna.

Flera remissinstanser framhåller att nuvarande bidrag till cykelleder m. m. har inneburit en kraftig stimulans för byggandet av cykelleder samtidigt som bidraget är administrativt enkelt utformat. *Jag föreslår därför att schablonbidraget ges en administrativ utformning som liknar nuvarande bidrag till cykelleder m. m. men att statsbidraget inom ramen för schablonbidraget höjs och lämnas med 70% av den bidragsgrundande kostnaden för de objekt som bidragsåret är aktuella för schablonbidrag i respektive väghållande kommun.* Jag anser att frågor om bidrag bör prövas och att bidragen skall betalas ut av statens vägverk. Hälften av bidraget bör betalas ut när kommunen har anmält till vägverket att arbetet har påbörjats och resten när kommunen har anmält att arbetet har slutförts. Arbetena måste vara slutförda inom två år efter bidragsåret. Statens vägverk bör ges i uppdrag att efter samråd med Svenska kommunförbundet utarbeta erforderliga föreskrifter rörande schablonbidraget och för vad som kan anses ingå i bidragsgrundande kostnad. Det är som jag ser det viktigt att det av mig föreslagna schablonbidraget får samma enkla administrativa utformning som nuvarande bidrag till cykelleder m. m.

För att man skall kunna bedöma det totala behovet av schablonbidrag anser jag det nödvändigt att kommunerna redovisar till vilka åtgärder bidraget avses användas och kostnaderna för dessa åtgärder. Statens vägverk skall varje år redovisa sina bedömningar rörande behov av schablonbidrag i anslagsframställningen.

Flera av remissinstanserna har – såsom jag tidigare nämnt – påpekat att 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 i syfte att få objektsdestinerade bidrag till de objekt som är för stora för att kostnaderna skall täckas av schablonbidraget men för små för att enligt utredningens förslag kunna få objektsdestinerade bidrag. I likhet med remissinstanserna anser jag därför att gränsen mellan små och stora objekt bör sättas lägre än vad utredningen har föreslagit. Jag finner det viktigt att bidragssystemet utformas så att nyssnämnda nackdelar undviks, och *jag föreslår därför att gränsen mellan små och stora objekt för respektive väghållande kommun sätts lika med det för den väghållande kommunen tillgängliga schablonbidraget.* Förslaget innebär att objekt vars totala byggnadskostnad är större än schablonbidraget prioriteras i fördelningsplanerna.

De väghållande kommunerna får enligt mina förslag i det föregående utnyttja schablonbidraget till cykelleder m. m. För dessa kommuner innebär förslaget till nytt bidragssystem i princip inga förändringar när det gäller möjligheterna att bygga cykelleder. Med hänsyn till bl. a. de trafiksäkerhetsvinster som en separering av trafiken innebär bör *enligt min uppfattning nuvarande bidrag till cykelleder m. m. behållas för de kommuner som inte är väghållare*. Jag anser emellertid att bidragsgivningen i denna del kan ytterligare förenklas genom att statens vägverk får svara för handläggning och beslut i sådana bidragsfrågor. Jag kommer senare att föreslå regeringen nödvändiga ändringar i förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik. Jag bedömer att ca 10 milj. kr. är ett lämpligt belopp som i detta syfte kan föras över till anslaget B 3. Byggnad av statliga vägar från anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Mitt förslag innebär en viss uppräknning jämfört med motsvarande bidrag som f. n. lämnas till icke väghållande kommuner. Bidraget till de icke väghållande kommunerna bör dock även i fortsättningen uppgå till 50 procent av den bidragsgrundande kostnaden.

Jag övergår nu till att behandla frågan om objektsdestinerade bidrag och tar först upp frågan om bidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar. Utredningen har i enlighet med sina direktiv studerat frågan om bidrag till kollektivtrafikanläggningar för att åstadkomma bl. a. en bättre trafikförsörjning och trafikmiljö. Utredningen föreslår att möjligheterna till sådant stöd vidgas till att omfatta fler typer av kollektivtrafikanläggningar än vad nuvarande bidragssystem medger.

Förslagen innebär att statsbidrag skall kunna lämnas till bl. a. investeringar i busstrafikleder, bussterminaler och infartsparkeringar för kollektivtrafik. Vidare föreslår utredningen att kravet på planskilda korsningar slopas i fråga om investeringar i anläggningar för spårbunden trafik och att statsbidrag även skall kunna lämnas för investeringar i fasta anläggningar för eldrivna bussars kraftförsörjning.

En stor del av remissinstanserna förordar i likhet med utredningen ett vidgat statligt stöd till investeringar i kollektivtrafikanläggningar. Vissa remissinstanser förordar även statsbidrag till investeringar för lokal tågtrafik på statens järnvägars bannät liksom andra bidragssystem än dem som utredningen har föreslagit.

Några remissinstanser, bland dem Svenska kommunförbundet, anser att ett vidgat användningsområde för statsbidraget inte löser några problem om inte anslagsramarna utökas i motsvarande grad. Samtidigt anser flera remissinstanser att bidragsgivningen till väg- och gatuhållning – som i huvudsak avsett vägobjekt – hittills varit otillräcklig. En bidragsgivning enligt utredningens förslag kan enligt vissa remissinstanser, som t. ex. länsstyrelsen i Skaraborgs län, ge en inriktning mot ökad bidragsgivning till kollektivtrafikåtgärder främst i storstäderna på bekostnad av investeringar

i väg- och gatunätet. Länsstyrelsen påpekar att investeringar i väg- och gatunätet i stor utsträckning främjar den landsvägsburna kollektivtrafiken i de små och medelstora tätorterna.

I sammanhanget vill jag erinra om att statens vägverk i statsbidragsgivningen till den kommunala väg- och gatuhållningen under senare år lagt ökad vikt vid projekt som gynnar den kollektiva trafiken. Denna prioritering av åtgärder för att förbättra den kollektiva trafikstandarden är helt i överensstämmelse med regeringens anvisningar för nu gällande flerårs- och fördelningsplaner. Jag vill också erinra om den utbyggnad av den statliga bidragsgivningen till trafikutövning som skett på senare år genom stödet till lokal och regional kollektiv persontrafik. Detta bidrag syftar dels till att trygga en grundläggande kollektiv trafikförsörjning över hela landet, dels till att stimulera uppbyggnaden av en effektiv och rationell trafikförsörjning. Bidraget ersätter en äldre bidragsform som enbart utgår till landsbygdstrafik.

Jag delar väghållningsutredningens uppfattning att bidragsgivningen bör vidgas till att omfatta även andra investeringar i kollektivtrafikanläggningar än tunnelbanor. *Investeringar i kollektivtrafikanläggningar med väghållningsmedel bör enligt min mening alltid kunna ske om en tillfredsställande väghållning härigenom kan uppnås till lägre samhällsekonomiska kostnader än för motsvarande investeringar i väg- och gatubyggnad.* I ansvaret för väg- och trafikplaneringen måste nämligen – inte minst i nuvarande samhällsekonomiska och statsfinansiella läge – ingå att dubbelinvesteringar och samhällsekonomiskt orationella trafikinsatser så långt möjligt undviks. *En långtgående decentralisering av arbetet med åtgärdsprioritering bör därför tillämpas i sådan utsträckning att möjligheten till en samhällsekonomiskt grundad fördelning mellan riks- och läns-/kommunaländamål inte går förlorad.* Den som har det övergripande eller samordnande ansvaret för planering av väghållningen, oavsett om det utövas på den lokala, regionala eller centrala nivån, måste kunna fritt utnyttja den tillgängliga investeringsramen för det slags infrastrukturanläggning som förmår tillgodose trafikefterfrågan till lägsta kostnad för samhället. Det är givetvis viktigt att de för bebyggelseplaneringen ansvariga kommunerna – liksom vägverket som statlig väghållare – i de nämnda hänseendena samråder med den för den kollektiva trafiken ansvarige läns-huvudmannen. Denne har ju bl. a. det finansiella ansvaret för driften av länets kollektivtrafik.

*Mina förslag innebär att objektsdestinerade statsbidrag – förutom till bygnadsåtgärder på det statskommunala väg- och gatunätet – bör 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.*

Jag vill nu något beröra de anslagsmässiga konsekvenserna av att bidragsgivningen vidgas till att omfatta fler slags trafikformer.

Utredningen föreslår att bidragsprocenten för byggnadsåtgärder till vilka objektsdestinerade bidrag kan lämnas sänks från 85/95 % till 70 % samtidigt som kostnadsunderlaget för bidragsberäkningen utökas. Vidare föreslås förenklingar i vägverkets granskningsförfarande. Bidragsgrundande kostnad bör enligt utredningen i normalfallet beräknas med ledning av en utredningsplan. Bidraget föreslås sedan justeras normalt endast med hänsyn till vägbyggnadsindex.

Den föreslagna bidragsprocenten och därmed sammanhängande förenklingar av statsbidragsgivningen har mottagits positivt av remissinstanserna. Beträffande beräkningen av bidragsgrundande kostnader har flera remissinstanser framhållit att de kostnadsbedömningar som görs i en utredningsplan ofta är alltför översiktliga. Svenska kommunförbundet anser att det generellt måste finnas möjlighet att få statsbidrag till stora i utredningsplanen oförutsedda kostnader.

I likhet med utredningen och remissinstanserna anser jag att en sänkning av bidragsprocenten till 70, kombinerat med att kostnadsunderlaget för bidragsberäkningen utökas leder såväl till administrativa vinster som ökat kommunalt inflytande. *Jag förordar därför att bidrag till investeringar i det statskommunala väg- och gatunätet lämnas med 70 % av bidragsgrundande kostnad och att kostnadsunderlaget för bidragsberäkningen utökas enligt utredningens förslag.* Statsbidrag bör även lämnas till marklösen och förvaltningskostnader, såsom projektering och kontroll. Vidare vill jag förorda att statens vägverk ges möjlighet att om synnerliga skäl föreligger medge att statsbidrag lämnas med 85 % av kostnaden.

*Till investeringar i väg- och gatuaneläggningar för kollektivtrafik bör likaledes bidrag kunna lämnas med 70 % av kostnaden.* Vad gäller bussterminaler är det rimligt att bidrag lämnas till markanläggningar, körytor och refuger men inte till byggnader för trafikutövningsändamål t. ex. för passagerare och personal. Statsbidrag bör även lämnas till marklösen och förvaltningskostnader.

Godkännande av kostnad för byggnadsobjekt bör ske med utgångspunkt i handlingar som medger en tillfredsställande kostnadsbedömning. Jag anser därför att arbetsplan eller bygghandling bör ligga till grund för beslut om bidragsbelopp. Jag finner det angeläget att enkla arbetsrutiner skapas, således bör t. ex. beslutat bidragsbelopp justeras normalt endast med hänsyn till vägbyggnadsindex samt att bidrag till förvaltningskostnader beräknas schablonmässigt.

För att få en enkel administration vore det enligt min mening önskvärt att bidrag till investeringar i spåranläggningar kunde beräknas schablonmässigt. I princip borde bidrag utgå till den del av kostnaden som avser den basinfrastuktur som ersätter en alternativ väg. Jag bedömer det dock förenat med betydande svårigheter att för t. ex. en kapitalintensiv kollektiv

trafikanläggning som spårväg på egen banvall, smärre spårömläggningar m. m. utföra sådana beräkningar som dels är rättvisa, dels beaktar de mycket varierande förutsättningarna i de enskilda fallen.

*Jag finner därför att när det gäller statsbidrag till investeringar i spår-  
läggningar bör, på samma sätt som väg- och gatuinvesteringar, den  
bidragsgrundande kostnaden beräknas med ledning av t. ex. en anlägg-  
ningsplan.*

I detta sammanhang bör först de bidrag till tunnelbanor som nu kan lämnas behandlas. Möjligheterna till statsbidrag för byggande av tunnelbanor tillkom med anledning av 1964 års Hörjelöverenskommelse om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm m. m. Överenskommelsen anger även vilka tunnelbanesystem som skulle omfattas av bidragsgivningen. Frågan redovisades för riksdagen i 1965 års statsverksproposition (prop. 1965:1 bil. 8). Riksdagen tillstyrkte (SU 1965:6) att statsbidrag skulle lämnas till byggande av tunnelbanor men markerade att bidragen skulle tillkomma inom ramen för en eljest normal ökning av väg- och gatuanslagen till Storstockholmsregionen. Omfattningen av statens bidragsgivning till tunnelbanor i Stockholmsområdet är således resultatet av en förhandling där även andra trafikfrågor i Storstockholm behandlades.

Hörjelöverenskommelsen träffades under förutsättning att statsbidrag skulle utgå med 95 procent av kostnaderna för underbyggnad för de i överenskommelsen angivna tunnelbanorna, inberäknat kostnaderna för marklösen. Enligt principöverenskommelsen skulle såsom riktpunkt för planering och byggande gälla, att de då aktuella banorna till Järvafältet, Täby och Botkyrka skulle vara helt färdigställda före år 1975 och att banorna till Nacka och Isstadion skulle vara helt färdigställda under senare hälften av 1970-talet.

Tunnelbanorna till Järvafältet respektive Botkyrka är i huvudsak färdigställda. Järvabanan slutförs f. n. genom den pågående utbyggnaden av delen Västra Skogen—Rissne. Tunnelbaneutbyggnaden från Mörby till Täby har inte påbörjats, men finns upptagen i gällande flerårsplan för åren 1979—1988 med utförande åren 1981—1985. Den planerade utbyggnaden till Täby kan därmed antas bli upptagen även i den nya planperioden som omfattar åren 1984—1993. I förhållande till 1964 års principöverenskommelse är utbyggnaden väsentligt försenad.

Enligt min mening vore det inte acceptabelt att låta de under åren uppkomna förseningarna av tunnelbaneutbyggnaden i Storstockholm medföra att flera olika bidragssystem samtidigt är i bruk. Det skulle bidra till en svåröverskådlig och byråkratisk planeringsordning. Därför bör enhetliga regler gälla inför upprättandet av de nya planerna. F. n. förekommer investeringar i tunnelbaneutbyggnad såväl i flerårs- som fördelningsplanerna. Enligt min uppfattning är det rationellt och skulle innebära en förenkling om statsbidrag till alla slags kollektivtrafikanläggningar endast lämnas

inom ett plansystem. Med hänsyn till det kommunala väghållningsansvaret anser jag att statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar skall lämnas i fördelningsplanerna. Därför bör från och med år 1984 de kollektivtrafikinvesteringar som i väghållningssammanhang kan bli aktuella prioriteras in i fördelningsplanerna.

*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 skall statsbidrag utgå enligt kungörelsen (1971:956) om statsbidrag till byggande av tunnelbana. Med hänsyn till härav följande anslagsmässiga konsekvenser bör inför budgetåret 1983/84 en omfördelning av medel ske från anslaget B 3. Byggande av statliga vägar till anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Enligt min bedömning torde en överföring av ca 30 milj. kr. erfordras budgetåret 1983/84 för nämnda ändamål. Objekt för vilka vägverket inte beviljat bidrag eller som inte varit aktuella för bidrag före den 1 januari 1984 bör behandlas enligt nya regler.*

Den kollektiva trafiken är i dag relativt väl utbyggd i storstadsregionerna och statsbidrag har lämnats i betydande utsträckning. Enbart i Stockholms län har i 1982 års priser 2 miljarder kr. lämnats i bidrag till utbyggnaden av tunnelbanorna.

Investeringar i spårtrafik kan till en del anses innehålla en kapitaliserad driftkostnad. Investeringarna är nämligen ofta synnerligen kapitalkrävande till följd av att ett spårssystem, särskilt vad gäller tunnelbanor, vanligen utgör ett avgränsat trafiksystem med hög automatiseringsgrad. Bidragsprocenten bör mot denna bakgrund enligt min uppfattning vara något lägre än för investeringar i vägar och gator.

*Statsbidrag till investeringar i spåranläggningar för uteslutande lokal kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov bör dock som jag ser det kunna lämnas med 50% av den bidragsgrundande kostnaden. Som investering kan i detta sammanhang även räknas större upprustningsarbeten. Bidraget bör i likhet med nuvarande bidrag till tunnelbanor inte lämnas till de delar av en anläggning som inte är avsedda för passagerarbefordran såsom vagnhallar, bangårdar och verkstadsområden. Samma bidragsprocent bör givetvis gälla även när bidraget lämnas som schablonbidrag. Underlaget för bidragsgrundande kostnad bör dock utökas, jämfört med nuvarande bidrag till tunnelbanor, till att förutom underbyggnad inklusive marklösen, även omfatta ballast, slipers och spår. Därmed lämnas enligt min mening ett rimligt statsbidrag som gör att sådan spårbunden trafik från kostnadssynpunkt i stort bör kunna jämföras med t. ex. pendeltågslösningar på statens järnvägars bannät. Infrastrukturen finns där redan tillgänglig, och bankostnaden för den lokala trafiken är således relativt låg. Jag återkommer strax härtill. Med det föreslagna 50%-iga bidraget anser jag vidare att statens vägverks tekniska granskning av investeringar i spårbunden kollektivtrafik kan förenklas väsentligt.*

Den av mig föreslagna bidragskonstruktionen stimulerar även utbyggnad av den kollektiva trafiken i de små och medelstora väghållande kommunerna, där det finns ett stort behov av investeringar. Mina förslag beaktar alltså vikten av att man inte skapar en regionalpolitiskt oacceptabel obalans i bidragsgivningen. Ett bibehållande av nuvarande regler för bidrag till tunnelbanor, ev. utvidgat till fler sorters spåranläggningar, skulle kunna ensidigt gynna storstadskommunerna och i realiteten omöjliggöra angelägna insatser i många kommuner landet över.

*Jag vill understryka, att genom det system jag nu förordar ökar möjligheten att använda statsbidrag till modernisering och komplettering av befintliga spåranläggningar, vilket bl. a. kan ha stort miljömässigt värde.* Man får därmed hos de väghållande resp. trafikutövande myndigheterna en ökad valfrihet och därmed större förutsättningar att finna från samhälls- och trafikekonomiska synpunkter bättre lösningar.

Jag återkommer nu till de trafiktjänster som de för lokal/regional trafik ansvariga läns huvudmännen kan köpa av statens järnvägar. Detta slags trafik, som funnits i Stockholmsområdet sedan början av 1970-talet, är nu i kraftig utveckling i många regioner. Utredningen har inte föreslagit statsbidrag till investeringar i statens järnvägars bannät. Vissa remissinstanser har dock fört fram sådana förslag. För min del konstaterar jag emellertid att här står staten det ekonomiska ansvaret för de grundläggande investeringarna i järnvägsnätet. Statens järnvägars bannät utnyttjas i första hand för långväga gods- och persontrafik. Den lokala/regionala persontrafiken behöver alltså bära endast en del av bankostnaden. I de fall en läns huvudmans trafik motiverar speciella investeringar skall enligt det trafikpolitiska beslutet kostnaderna till den del de hänför sig till denna trafik bestridas av huvudmannen. I likhet med utredningen förordar jag därför inte att bidrag lämnas från vägsanslagen till investeringar i statens järnvägars bannät.

Jag kan alltså inte tillstyrka, vilket utvecklats i det föregående, att bidrag skall lämnas till den del av en spår bunden kollektivtrafikanläggning som kan anses utgöra en kapitaliserad driftkostnad för trafiken. Detta skulle ju innebära att väghållningsmedel felaktigt används till kollektivtrafikens drivande, som för övrigt stöds av staten i annan ordning. Jag vill av samma skäl heller inte förorda att bidrag från väghållningsanslagen lämnas till investeringar i fasta anläggningar för eldrivna bussars kraftförsörjning. Uppbyggnaden av trådbussystem anser jag inte vara en väghållningsuppgift, utan de aktuella investeringskostnaderna är egentligen att se som kapitaliserade driftkostnader. Detta synsätt står också i överensstämmelse med de nuvarande bidragsreglerna för tunnelbanor enligt vilka bidrag inte kan utgå till de elsystem som erfordras för driften av tunnelbanevagnarna.

#### *Drift och underhåll*

Utredningen föreslår att väghållande kommun endast skall redovisa körbaneytor i olika trafikklasser samt beräknade kostnader för större

broreparationer och drift av färjor, att bidrag skall lämnas med 95% av dessa kostnader i mån av tillgång på medel samt att kostnaden för olika underhållsåtgärder för körbaneytor skall tas fram av en arbetsgrupp bestående av företrädare för statens vägverk och Svenska kommunförbundet.

Remissinstanserna är genomgående positiva till föreslagen schablonmodell och endast smärre påpekanden förekommer. Vissa remissinstanser förordar även statsbidrag till underhåll av kollektivtrafikanläggningar.

Utredningens förslag kan ses som en utveckling av den metodik, som tillämpades vid den senaste driftkostnadsberäkningen. I likhet med utredningen anser jag att *statsbidrag bör lämnas till väghållande kommun med 95% av den bidragsgrundande kostnaden* och att beräkningarna av den bidragsgrundande kostnaden bör förenklas enligt utredningens förslag. Det åvilar enligt min uppfattning vägverket att i samråd med kommunförbundet fortlöpande undersöka möjligheten att ytterligare förenkla och rationalisera driftkostnadsberäkningarna utan att därigenom rimliga krav på rättvisa åsidosätts.

Bidrag till drift och underhåll av väg- och gatuaneläggningar för kollektivtrafik bör enligt min mening kunna lämnas till väghållande kommuner på samma villkor som till väg- och gatuaneläggningar i övrigt. Såsom jag har utformat mina förslag rörande bidrag till investeringar i spåraneläggningar är jag dock inte beredd att föreslå bidrag till drift och underhåll av sådana anläggningar. Utredningen har inte heller föreslagit bidrag till drift och underhåll av spårtrafikanläggningar. Som jag tidigare nämnt utgår statsbidrag i andra sammanhang till trafikutövningen.

#### *Bidragsmottagare*

Statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar skall enligt utredningen kunna lämnas till både väghållande och icke väghållande kommuner samt landstingskommuner.

Några remissinstanser, bl.a. länsstyrelsen i Stockholms län och kollektivtrafikberedningen, menar att statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar bör lämnas till länshuvudmännen. Avvägningar mellan investeringar i väg- och gatubyggnad och investeringar i kollektivtrafikanläggningar bör enligt några remissinstanser ske på politisk nivå, antingen på läns- eller riksplanel.

Vägplaneringen är redan i hög grad decentraliserad och såväl kommuner som länsstyrelser har stort inflytande vad gäller val och prioritering av investeringsobjekt. Den gällande ordningen för investeringsplanering har enligt min uppfattning en mycket god politisk förankring på alla nivåer. *För egen del anser jag att statsbidrag till kommunal väg- och gatuaneläggning i form av schablonbidrag och objektsdestinerade bidrag endast bör lämnas till väghållande kommuner.* Motivet härför är främst det ansvar som åvilar väghållaren och som följer av bl.a. väglagen. Kommunerna har ansvaret för den övergripande planeringen och kan göra de trafikpolitiska avväg-

ningar som erfordras i exempelvis bebyggelse- och trafikplaneringen. Som väghållare och bidragsmottagare räknas också Stockholms läns landstingskommun (SLL) i fråga om objektsdestinerade bidrag till spårtrafikanläggningar.

Mot denna bakgrund är det inte lämpligt att bidrag till kollektivtrafikanläggningar lämnas till läns huvudmännen. Något schablonbidrag bör vidare inte lämnas direkt till SLL med hänsyn till att SLL – liksom läns huvudmännen – inte har ansvar för vare sig anläggandet eller driften av vägar och gator. Dessa uppgifter ankommer på de väghållande kommunerna som bör få disponera schablonbidraget för smärre investeringar i kollektivtrafikanläggningar. *De väghållande kommunerna kan i samarbete med trafikutövarna – läns huvudmän m.fl. – verka för att åtgärder för den kollektiva väg- och gatutrafiken kommer till utförande. Jag bedömer att berörda parter kan samordna dessa frågor på lämpligt sätt.*

I sammanhanget vill jag erinra om att schablonbidraget avses användas för investeringar i såväl det statskommunala väg- och gatunätet som för investeringar i cykelleder och kollektivtrafikanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. De väghållande kommunerna har att prioritera alla slags smärre åtgärder inom ramen för detta och sin planering. Statsbidraget avses lämnas som jag tidigare nämnt med 70% av bidragsgrundande kostnad till investeringar i väg- och gatuanslag och med 50% av bidragsgrundande kostnad till investeringar i spåranslag. Resterande del av investeringen skall självfallet betalas av den som har kostnadsansvaret.

Objektsdestinerat bidrag för investeringar i spåranslag bör dock kunna lämnas till Stockholms läns landstingskommun.

#### *Vissa budget- och anslagstekniska förändringar*

Anslaget B4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skiljer sig från andra anslag till vägväsendet i flera avseenden. Till att börja med avser det verksamheten för ett kalenderår som ligger före övriga verksamhetsår i vägbudgeten. I budgetpropositionen (prop. 1981/82:100 bil. 9) avseende budgetåret 1982/83 avser förslagen för samtliga väganlag 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. Det förhållandet att halva bidragsåret har gått innan beslut om fördelning av anslagen kan göras innebär betydande nackdelar för väghållarna från planerings- och rationalitetssynpunkt. Även rent budgetmässigt innebär systemet att halva budgetåret för de väghållande kommunerna har gått innan beslut kan meddelas om bidragets storlek. För att motverka de uppenbara nackdelar i olika avseenden som systemet medför har regeringen från och med budgetåret 1980/81 föreslagit en särskild planeringsram för framförliggande bidragsår. Anslag har senare anvisats i enlighet med förslagen planeringsram.

Det nuvarande systemet innebär att myndigheterna och statsmakterna vid budgetarbetet skall ta ställning till anslagen för två på varandra följande bidragsår — dels det aktuella budgetåret och dels året därpå.

I nuvarande bidragssystem kompliceras budgetbehandlingen ytterligare av att bidraget enligt gällande författning skall fastställas för en tid av två år i sänder. Det fastställda beloppet kan dock jämkas under löpande tvåårsperiod om väsentligt ändrade förhållanden inträder. De förenklingar som utredningen föreslår innebär att bidraget anslagsmässigt dels bör avse framförliggande kalenderår, dels bör budgetbehandlas varje år på likartat sätt som övriga väganslag (med undantag av anslaget till drift av enskilda vägar).

*Jag finner att starka skäl talar för en budgetteknisk ändring av systemet så att anslaget anvisas för framförliggande kalenderår.* Budgetbehandlingen och myndigheternas arbete kan därmed förenklas väsentligt.

Utredningen föreslår vidare att en fullständig genomgång av bidragsunderlaget skall göras vart femte år i stället för som nu vart fjärde. Utredningens förslag innebär att en naturlig anknytning till revideringen av fördelningsplanerna erhålls. Jag finner förslagen i denna del väl motiverade.

Revideringen av bidragsunderlaget förutsätter att anslaget budgetbehandlas för ett år i taget som jag föreslagit i det föregående. Ytterligare ett skäl som talar för en årlig budgetbehandling är att bidrag till nya väghållande kommuner lämpligen bör prövas i samband med den årliga budgetprocessen.

Genom den av mig förordade ändringen av anslagskonstruktionen bortfaller behovet av en särskild planeringsram för bidragsanslaget. Ändringen föreslås genomföras från och med budgetåret 1983/84 varvid anslag kommer att anvisas för bidragsåret 1984 då det reformerade statsbidragssystemet föreslås träda i kraft. Det betyder att år 1983 är det sista år för vilket en planeringsram behöver meddelas. Jag återkommer strax till detta.

Den beskrivna ändringen av anslagskonstruktionen kommer att innebära en kraftig uppräknig av anslaget inför budgetåret 1983/84. Anslag skall nämligen beräknas för både bidragsåret 1983 och bidragsåret 1984. Den faktiska budgetbelastningen per år kommer dock inte att påverkas. Bidragen kommer nämligen att regleras så att de lyfts med ett års intervall och belastar således olika budgetår. 1983 års bidrag utbetalas i början av år 1984 (budgetåret 1983/84). 1984 års bidrag kvarstår som reservation under anslaget och utbetalas i början av år 1985 (budgetåret 1984/85).

I prop. 1981/82:100 bil. 9 (s. 57) anförde jag, i samband med behandlingen av anslaget B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator, att frågan om planeringsramens storlek för bidragsåret 1983 borde behandlas i nu föreliggande proposition. Jag ber att nu få ta upp denna fråga.

Anslaget har för budgetåret 1982/83 i budgetpropositionen föreslagits till 450,5 milj. kr. och avser bidragsåret 1982. Förslaget överensstämmer med den planeringsram för bidragsåret som riksdagen antog vid behandlingen av föregående års budgetproposition (prop. 1980/81:100 bil. 9).

År 1982 är det första året i den tvåårsperiod som bidragen författningsmässigt skall vara oförändrade. Med en sedvanlig tillämpning av bestämmelserna i kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner *bör planeringsramen enligt min mening även för år 1983 uppgå till 450,5 milj. kr.* År 1983 är nämligen andra året i tvåårsperioden. Anslaget för bidragsåret 1984 måste därför enligt bidragsbestämmelserna räknas upp motsvarande pris- och löneutvecklingen under åren 1982 och 1983. Förslag i denna del får läggas fram för riksdagen i budgetpropositionen år 1983.

Anslaget uppgick budgetåret 1980/81 till 374,3 milj. kr. vilket överensstämde med vägverkets anslagsframställning och motsvarade 95 % av kommunernas kostnader för driftverksamheten. Anslaget upptogs med samma belopp för budgetåret 1981/82. Under år 1980 gjorde vägverket i samarbete med kommunerna en ny fullständig kostnadsberäkning.

Nämnda revidering av kostnadsunderlaget visade att anslaget till den kommunala vägdriften borde höjas med 72 milj. kr. för att 95 % bidrag skulle kunna lämnas. De nya kostnadsberäkningarna visade således på betydande ytterligare anslagsbehov trots att anslaget för bidragsåret 1980 hade höjts med 59,3 milj. kr. från 315 milj. kr. till 374,3 milj. kr. dvs. med nära 19 %.

Framräkningen av kostnadsunderlaget under år 1980 gjordes med en ny metod. Dels utfördes beräkningarna av respektive vägförvaltning i stället för av vägverkets centralförvaltning som tidigare skett, dels lades kostnader för väghållningen motsvarande den s.k. vidmakthållandenivån till grund för beräkningarna. Det var således flera förändringar i den tillämpade metoden för beräkning av bidragssystemet som bidrog till den väsentliga uppräknings av bidragsunderlaget. Det är i och för sig helt i överensstämmelse med statsmakternas beslut om inriktningen av vägpolitiken att beräkna bidragsunderlaget utifrån kostnaderna för att nå vidmakthållandenivån. *Emellertid bör man vid beräkningen av kostnadsunderlaget även ta hänsyn till den standard i fråga om drift- och underhållsåtgärder som med beaktande av tillgängliga medel för väghållningen kan hållas på det statliga vägnätet. Enligt min mening bör samma väghållningsstandard upprätthållas på det statskommunala vägnätet som på det statliga vägnätet.*

Den statsfinansiella situationen ger enligt riksdagens beslut inget utrymme för reformer som innebär ökade anspråk på samhällets resurser. Det medför i fråga om anslagen till drift och underhåll av vägar att det likaså av riksdagen angivna vidmakthållandemålet för väghållningen inte kan uppnås på kort sikt genom en väsentligt höjd medelstillsättning. Målsättningen måste dock ligga fast så att väghållningen inriktas på att vidmakthålla vägnätets standard. Ett verksamt medel för ett bättre resursutnyttjande är att genom en samhällsekonomiskt inriktad indelning av väghållningen uppnå vinster som kan användas till att förbättra vägstandarden. Det är då som

jag ser det viktigt att en ny kommunal väghållare som av rationalitetsskäl tar över väghållningsansvaret får medel till drift och underhåll i samma utsträckning som den statliga väghållaren har erhållit.

Planeringsramen för 1983 års driftbidrag till den kommunala väghållningen bör uppgå till 450,5 milj. kr. Kommunerna erhåller därmed ett oförändrat anslag. Den föreslagna planeringsramen för år 1983 innebär att anslaget de senaste 6 åren räknats upp med i genomsnitt 13,0% per år. Under motsvarande period har anslaget till driften av de statliga vägarna räknats upp med i genomsnitt 12,8% per år. Det något högre uppräkningsstalet för den kommunala väghållningen hänger samman med den utökning av det bidragsberättigade vägnätet som hela tiden sker genom byggandet enligt fördelningsplanerna.

Med tanke på den vidgade användningen av anslagen till kommunal väghållning till att även omfatta byggande och underhåll av vissa kollektivtrafikanläggningar, bör anslagen fr. o. m. budgetåret 1983/84 kallas B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator m. m. respektive B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator m. m.

#### *Fastställande av arbetsplan*

Fastställande av arbetsplaner inom kommunalt väghållningsområde förekommer sällan, eftersom den kommunala väghållningen främst omfattar tätbebyggelse inom stadsplan. Statens vägverk har kompetens och resurser för fastställelseprövning av arbetsplan, och utredningen föreslår därför att vägverket även framdeles fastställelseprövar arbetsplaner inom kommunalt väghållningsområde.

Svenska kommunförbundet anser att någon fastställelseprövning av statens vägverk inte behövs då en kommun är väghållare, medan statens planverk framhåller att det inte är motiverat att nu avskaffa kravet på fastställande av arbetsplan, eftersom frågan har ringa praktisk betydelse och är lagtekniskt komplicerad.

I likhet med planverket finner jag inte tillräckliga skäl att nu avskaffa kravet på fastställande av arbetsplaner inom kommunalt väghållningsområde. Frågan kan tas upp till förnyad behandling i samband med utarbetandet av en ny plan- och bygglag.

#### *Vägverkets tillsynsverksamhet*

Enligt väglagen (1971:948, ändrad senast 1981:1115) är statens vägverk tillsynsmyndighet för den statskommunala väghållningen. Från samhälls-ekonomisk synpunkt finner jag det därför 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 bör liksom f. n. årligen ett belopp på ca 10 milj. kr. innehållas i fördelningsplanen. Behovet av resurser till denna tillsynsverksamhet kan dock på sikt minskas i och med att kommunerna får ökad teknisk kompetens.

### Författningsändringar

Statsbidrag till väghållande kommuner regleras som jag tidigare nämnt i kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner, kungörelsen (1971:956) om statsbidrag till byggande av tunnelbana, kungörelsen (1971:957) om statsbidrag till upprustning av vägbelysning i vissa fall samt i förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik. Från administrativ synpunkt skulle en samordning av dessa författningsbestämmelser samt ett genomförande av det av mig föreslagna statsbidragssystemet innebära en förenkling för vägverkets och kommunernas handläggning av statsbidragsärenden. Det bör ankomma på regeringen att utfärda de författningar som erfordras. Jag kommer därför att senare föreslå regeringen nödvändiga författningsändringar. *De nya författningarna bör träda i kraft den 1 januari 1984 då de nya fördelningsplanerna börjar gälla.*

## 6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. medge 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. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för kommunal väg- och gatuhållning m. m.

## 7 Regeringens beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom propositionen föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

## Sammanfattning av betänkandet

Med stöd av regeringens bemyndigande tillsattes i april 1979 en utredning med uppdrag att göra en översyn av statsbidragssystemet för kommunal väghållning.

Utredningen har haft till uppgift att se över nuvarande bestämmelser om statsbidrag till den kommunala väg- och gatuhållningen i syfte att få till stånd ett ökat kommunalt självbestämmande i väghållningsfrågor.

Inledningsvis redovisas bakgrunden till utredningsuppdraget, utredningens direktiv samt uppläggningsen av utredningsarbetet. Utredningen har i ett delbetänkande (Ds K 1980:3), Statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, föreslagit vissa ändringar i förordningen om statsbidrag för cykelleder. Ändringarna, som har genomförts, innebär att även anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik kan erhålla statsbidrag. I delbetänkandet redovisas också ett principförslag om statsbidrag till större kollektivtrafikanläggningar innebärande att sådana anläggningar bidragsmässigt skulle jämföras med vägar och gator. Utredningen redovisar kortfattat även de utredningar som tidigare behandlat väghållnings- och bidragsfrågor.

### Ändrad väghållningsindelning

I utredningen redogörs för den historiska bakgrunden till den nuvarande väghållningen. Bland annat konstateras att det är främst de större kommunerna som är väghållare men att det finns tio kommuner med mer än 30 000 invånare som inte är väghållare. Vägverket genomförde år 1979 tillsammans med Svenska kommunförbundet en studie om väghållningen i tätort. Denna studie har sammanfattats och utredningen konstaterar att de tillfrågade kommunerna ansåg fördelarna för egen väghållning överväga nackdelarna om driftbidrag utgår med skäligt belopp. Samtliga tillfrågade kommuner hade tätorter med mer än 10 000 invånare.

Som underlag för en ändrad väghållningsindelning redovisas utgångspunkter för denna. Indelningen skall vara rationell och därigenom samhällsekonomiskt lönsam.

Detta krav innebär att organisation och maskinpark i både stat och kommun skall anpassas så att väghållningen får största möjliga effektivitet och att resursbehovet totalt sett kan minimeras. Även sambandet vägplanering och övrig samhällsplanering, prioriteringsmöjligheter, kontakter med allmänheten och ledningsägare påverkar fördelningen av väghållningsansvaret.

Det primära målet för ändrad väghållningsindelning är att minska samhällets kostnader för väghållningen och detta är bakgrunden till de i utredningen föreslagna principerna.

I utredningen redovisas en undersökning i några län och med ledning av denna undersökning föreslås följande principer som skall utgöra underlag vid vägverkets diskussioner med kommunerna.

1. Kommun med största tätort överstigande ca 7000 invånare bör vara egen väghållare i denna tätort.
2. Det bör även övervägas om kommun med största tätort under ca 7000 invånare skall vara väghållare i denna tätort om minst två av följande tre villkor är uppfyllda:
  - a. Kommunens totala befolkning överstiger ca 15 000 invånare.
  - b. Kommunen har en väl utbyggd vägunderhållningsorganisation.
  - c. Den väglängd som kan bedömas bli bidragsberättigad överstiger ca 7 km.
3. Kommun som är eller blir egen väghållare för den största tätorten bör även vara väghållare för andra tätorter om invånarantalet i dessa överstiger ca 2000 i respektive ort och den blivande bidragsberättigade väglängden överstiger ca 4 km. Avståndet till den största tätorten bör beaktas.
4. Inom kommunalt väghållningsområde bör staten vara väghållare för större genomfartsled (normalt riksväg men ibland även större länsväg) om denna i huvudsak är fri från direktutfarer dvs. inte har karaktär av affärs- eller bostadsgata. När det gäller befintliga genomfartsleder i kommuner som är väghållare bör övertagandet ske i samband med att väghållningsindelningen ses över.

Ändring av indelningen kan ske utan författningsändringar. Om villkor 1. tillämpas innebär detta att 48 kommuner blir nya väghållare. Villkor 2. innebär att ytterligare ett 10-tal kommuner får egen väghållning.

Förändring kan enligt utredningen påverka vägverkets organisation och kan medföra att vägstationer som redan i dag har otillräckligt underlag måste läggas ned. Samtidigt kan vägverkets organisation och resurser inriktas på väghållningen utanför tätorterna till gagn för bl. a. glesbygden.

I samband med översynen av väghållningsindelningen föreslår utredningen att även det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet inom kommunalt väghållningsområde studeras i syfte att förändra de viktigare enskilda statsbidragsvägarna till antingen statskommunvägar eller till kommunala vägar utan statsbidrag och därigenom erhålla endast ett statsbidragssystem för kommunal väghållning.

#### *Statsbidragssystemet*

Bakgrunden till nuvarande bidragssystem redovisas. Vidare redogörs för de bestämmelser som i dag reglerar de olika bidragen till byggande och drift.

Kritiken mot det nuvarande bidragssystemet har riktats främst mot den statliga kontrollen och systemets administrativa krånglighet. Ett sätt att förenkla bidragsgivningen som övervägts är att föra över den till skatteut-

jämningsbidraget. En sådan överföring skulle emellertid innebära att skatteutjämningsystemet måste omarbetas då de nuvarande reglerna medför att flera kommuner som i dag är väghållare står utanför systemet till följd av för hög egen skattekraft.

För att tillgodose kravet på minskad administration och statlig kontroll synes en övergång till någon form av schablonfördelning vara lämplig. Det generella problemet med sådana schabloner är emellertid att finna fördelningsnycklar som tar hänsyn till de skillnader som finns mellan kommunerna i form av t. ex. geografiskt läge, bebyggelsestruktur och därmed struktur på väg- och gatunät samt nuvarande standard på detta.

I utredningen konstateras att driftbidraget kan schabloniseras. Vad gäller bidrag till investeringar måste en viss del fördelas till bestämda objekt. Om man väljer att fördela hela anslaget till byggande schablonmässigt uppkommer finansieringsproblem för kommuner med stora byggnadsobjekt.

För kollektivtrafikanläggningar föreslår utredningen ökade möjligheter till statsbidrag. Busstrafikleder, terminaler och infartsparkeringar för kollektivtrafik jämställs bidragsmässigt med bidragsberättigade vägar och gator. Vidare föreslås för spårbunden trafik att kravet på planskilda korsningar slopas och att bidrag lämnas till färdig spåranläggning. Utredningen föreslår även att statsbidrag skall kunna utgå till fasta anläggningar för eldrivna bussars kraftförsörjning i samma omfattning som till motsvarande anläggningar för tunnelbanor och spårvagnssystem. Kollektivtrafikobjekt bör enligt utredningen alltid prövas i fördelningsplanen. Bidrag till kollektivtrafikanläggningar föreslås endast utgå till kommuner – både väghållande och icke väghållande – och landstingskommuner.

Utredningen föreslår följande bidragssystem.

– Bidrag till små objekt.

Bidrag utgår schablonmässigt enligt en fördelningsmodell som bestäms av vägverket efter samråd med Svenska kommunförbundet. Minsta bidrag till en kommun bör utgöra ca 100 000 kronor per år och detta innebär att ca 70 milj. kr. av tillgängliga medel måste avsättas årligen. Det nuvarande bidraget till cykelleder och kollektivtrafikanordningar skall ingå i schablonbidraget.

– Avgränsning mellan små och stora objekt.

Gränsen mellan små och stora objekt måste göras beroende av kommunens storlek. Förslaget innebär att som stort objekt skall kunna räknas väg- och gatuobjekt med en total byggnadskostnad som uppgår till fyra gånger kommunens årliga schablonbelopp. För kollektivtrafikobjekt föreslås motsvarande gräns till två gånger schablonbeloppet.

– Bidrag till stora objekt.

För detta bidrag föreslås att nuvarande bestämmelser om upprättande av fördelningsplan skall gälla med den ändringen att bidraget skall utgöra 70 % och i princip utgå till de totala byggnadskostnaderna. Detta

innebär för väg- och gatuaneläggningar en mindre minskning av bidragsprocenten och en ökning för kollektivtrafikanläggningar.

Storleken på bidraget beslutas i samband med godkännande av kostnadsberäkningen för ett objekt. Bidraget justeras sedan normalt endast med hänsyn till vägbyggnadsindex.

– Bidrag till drift.

Till skillnad från dagens system blir det tillräckligt att kommunerna redovisar körbaneytor i olika trafikklasser samt beräknade kostnader för större broreparationer och drift av färjor.

De skäliga kostnaderna för olika underhållsåtgärder beräknas för m<sup>2</sup> körbaneyta av en arbetsgrupp med representanter från vägverket, Svenska kommunförbundet och ett 10-tal kommuner. Bidraget skall utgå med 95 % av dessa kostnader i mån av tillgång på anslagna medel.

Kostnaden skall årligen indexuppräknas.

Konsekvenserna av det föreslagna systemet blir enligt utredningen en förenkling av administrationen och ett ökat kommunalt självbestämmande. Kommunerna behöver inte, enligt förslaget, redovisa hur bidragen har använts - det torde vara tillräckligt att den kommunala revisionen kontrollerar att medlen använts för väghållningen.

#### *Övriga frågor*

Utredningen har även behandlat några frågor med anknytning till väghållningen. Vad gäller arbetsplan för allmän väg för vilken kommun är väghållare har statskontrollkommittén föreslagit att sådan inte skall fastställas av vägverket.

Fastställelse av sådana arbetsplaner är sällan förekommande, normalt regleras markfrågor med stadsplaner. Under de senaste åren har ca 15 arbetsplaner fastställts per år. Kommunerna saknar rutin för handläggning i sådana ärenden och de föreslagna ändringarna av väghållningsindelningen kommer att medföra att antalet ärenden minskar ytterligare till följd av att staten blir väghållare för genomfartsleder. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att fastställelseprövningen görs av vägverket även i framtiden.

I utredningens förslag till övergångsbestämmelser redovisas att målsättningen bör vara att en ny väghållningsindelning är genomförd då den nya fördelningsplanen börjar gälla den 1 januari 1984.

I utredningen behandlas också de problem som sammanhänger med att vissa vägar där kommunerna övertar väghållningen har en i förhållande till jämförbara vägar dålig standard vilket medför höga driftkostnader. Vidare kan i ett inledningsskede när kommunal väghållning införs uppkomma vissa initialkostnader. För dessa och för att kunna höja standarden på vissa vägar kan ett förhöjt driftbidrag utgå under de första åren och vägverket bör ges möjligheter att från sitt anslag för drift av statliga vägar tilldela kommuner sådant bidrag.

Under avsnittet bullerfrågor redovisas det förslag som departementschefen framfört i samband med budgetpropositionen för budgetåret 1981/82. Förslaget innebär att bullerbegränsande åtgärder skall kunna utgöra väganordning och därmed vara statsbidragsberättigade.

## Remissyttrandena

Yttranden över betänkandet har efter remiss avgetts av statens vägverk, trafiksäkerhetsverket, riksrevisionsverket, statens planverk, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Kristianstads, Malmöhus, Skaraborgs, Stockholms och Västernorrlands län, kollektivtrafikberedningen, Cykel- och Mopedfrämjandet, Landstingsförbundet, Sveriges industriförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska vägföreningen och Trafiktekniska föreningen. Yttranden över betänkandet har även avgetts av statens naturvårdsverk och Miljöförbundet.

Länsstyrelserna har bilagt yttranden från bl. a. kommuner.

Merparten av remissinstanserna har en positiv grundinställning till utredningens överväganden och förslag. Remissinstanserna framhåller att det med hänsyn till pågående arbete med ny fördelningsplan för åren 1984–1993 är väsentligt att beslut om nya regler för bidragsgivning till statskommunal väghållning fattas snarast. Flera remissinstanser, bl. a. *statens vägverk* och *länsstyrelsen i Skaraborgs län* framhåller liksom utredningen att även om den i utredningsdirektiven framförda kritiken mot nuvarande statsbidragssystem är överdriven, kan en förenkling och rationalisering enligt utredningens förslag vara ändamålsenlig. *Statens vägverk* anger att betydande förenklingar har genomförts under senare år, men att ytterligare förenklingar av bidragssystemet genom ökad tillämpning av schabloner bör eftersträvas. *Svenska kommunförbundet* pekar på att kommunindelningsreformen har medfört att kommunerna byggt ut sina förvaltningsorganisationer vilket medfört att en detaljerad teknisk styrning från statens sida numera är onödig. Vidare framhåller förbundet att de ekonomiska vinster som fås genom förenklad administration och minskad byråkrati bör tillfalla väghållningen. *Riksrevisionsverket* är kritiskt mot utredningens förslag och föreslår i stället ett transportförsörjningsbidrag som skulle avse hela persontransportförsörjningen i en kommun.

### Ändrad väghållningsindelning

Remissinstanserna delar utredningens uppfattning att uppdelningen av väghållningsansvaret mellan stat och kommun måste baseras på kravet om en rationell väghållning. Vidare framhålls att ett kommunalt övertagande av väghållning bör ske frivilligt och successivt. *Trafiktekniska föreningen* anger att det är angeläget att antalet väghållande kommuner successivt kan anpassas efter en dynamisk samhällsutveckling. Flera remissinstanser, bl. a. *statens vägverk* och *länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att hänsyn måste tas till de organisatoriska förutsättningarna, dvs. befintliga resurser i form av personal och maskiner. Ett genomförande av utredningens förslag om en förändring av väghållningsansvaret med optimalt resursutnyttjande är inte möjligt till år 1984.

De av utredningen föreslagna kriterierna för ändrad väghållningsindelning har mottagits väl av remissinstanserna. Dessa betonar dock att kriterierna endast bör tillämpas som diskussionsunderlag. Det övergripande syftet med förändrad väghållningsindelning att åstadkomma en rationell och samhällsekonomiskt effektiv väghållning får inte motverkas. Beträffande utredningens förslag att staten bör vara väghållare för större genomfartsleder anger remissinstanserna att avgörande bör vara vem som har de bästa förutsättningarna i det enskilda fallet att rationellt sköta väghållningen.

*Svenska kommunförbundet* betonar vikten av att kommunernas kostnadstäckning säkerställs. De senaste årens sjunkande bidragstäckning av såväl driftkostnader som investeringar har medfört en ökad kommunal finansiering av väghållningen. Förbundet anser det ofrånkomligt att någon form av lägsta bidragstäckning garanteras.

Ett problem vid en kommuns övertagande av väghållning från staten är enligt *Svenska kommunförbundet* att de överförda vägarna kan ha en i förhållande till jämförbara vägar dålig standard. Förbundet anser det nödvändigt att vägverket ges möjlighet att enligt utredningens förslag tilldela berörd kommun ett förhöjt driftbidrag från anslaget för drift av statliga vägar för att täcka initialkostnader vid kommunalt övertagande av väghållning. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* anger att i vissa fall kan upprustnings- eller ombyggnadsåtgärder vara en förutsättning för ett frivilligt byte av väghållare. Medel för detta får inte tas från de redan alltför låga anslagen till byggande och drift av statliga och statskommunala vägar. Det finns ett stort behov av åtgärder totalt och omfördelning av dessa anslag skulle på ett olämpligt sätt påverka prioriteringen av angelägna åtgärder.

#### *Bidrag till kollektivtrafikåtgärder*

Remissinstanserna anser det positivt att möjligheterna för statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar föreslås öka. *Svenska kommunförbundet* anmärker dock att ett utökat användningsområde för statsbidraget inte löser några problem om inte anslagsramarna utökas i motsvarande grad. Förbundet anser det viktigt att medelstillelningen totalt ökar för väghållningsändamål. Likartade anmärkningar framförs från bl. a. *länsstyrelsen i Stockholms län*, som dessutom framhåller att de investeringar som erfordras för en tillfredsställande spårbinden kollektivtrafik inom regionen uppgår till miljardbelopp. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* befarar att en bidragsgivning enligt utredningen kan ge en inriktning mot ökat stöd för kollektivtrafikåtgärder, främst i storstadsområden. *Länsstyrelsen* påpekar att investeringar i väg- och gatunätet i stor utsträckning främjar den landsvägsburna kollektivtrafiken.

Flera remissinstanser, bl. a. *Svenska kommunförbundet*, anser att den trafikpolitiska avvägningen mellan investeringar i väg- och gatubyggande

för biltrafik och investeringar i kollektivtrafikanläggningar lämpligen bör ske i en politisk instans, antingen på läns- eller riksnivå.

*Kollektivtrafikberedningen* föreslår bl. a. att nuvarande statsbidrag till mindre kollektivtrafikanläggningar behålls och utökas. Bidraget bör administrativt samordnas med det statliga bussbidragssystemet och utgå som schablonbidrag till läns huvudmännen. För stora kollektivtrafikanläggningar bör läns huvudmännen kunna få objektsdestinerade investeringsbidrag. Vidare menar kollektivtrafikberedningen att föreskrifter som rör kollektivtrafikanläggningar skall utformas i samråd med transportrådet. Flera remissinstanser bl. a. *Svenska lokaltrafikföreningen* och *länsstyrelsen i Stockholms län* delar kollektivtrafikberedningens uppfattning att schablonbidrag för kollektivtrafik bör utgå till läns huvudmännen. Länsstyrelsen framhåller att om bidrag till kollektivtrafikåtgärder alltid utgår enligt fördelningsplanen kommer detta att förenkla handläggningen och underlätta bidragsgivningen. *Miljöförbundet* tycker att det är fel att statsbidrag till kollektivtrafiken skall fördelas av vägverket och föreslår inrättande av en särskild myndighet för kollektivtrafik. Vidare föreslår förbundet starkt ökade möjligheter till statsbidrag för kollektivtrafiken.

Den i utredningen föreslagna avgränsningen mellan större och mindre objekt leder enligt remissinstanserna till orimligheter. Kommungränserna kan komma att spela en mer betydande roll än behovet vid lokalisering av anläggningar för kollektivtrafik.

Investeringar för lokal tågtrafik på statens järnvägars bannät bör enligt flera remissinstanser vara statsbidragsberättigade. Det är angeläget att alla kollektivtrafikanläggningar – oavsett huvudman – behandlas lika.

### *Bidrag till byggande*

Remissinstanserna anser att en objektsbunden fördelning till större objekt enligt fördelningsplan och schablonbidrag till mindre objekt är en administrativ förenkling. *Statens vägverk* framhåller att en ökad användning av schabloner innebär att kravet på absolut rättvisa i någon mån måste åsidosättas.

Möjligheterna för kommunerna att vidta smärre trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder ökar enligt remissinstanserna genom införande av ett schablonbidrag. *Trafiktekniska föreningen* förordar emellertid behovsprövade bidrag, eftersom schablonbidrag på sikt kan uppfattas som en onödig transferering av medel från staten till väghållande kommuner. Även *Cykel- och Mopedfrämjandet* är kritiskt till utformningen av schablonbidraget. Garanti saknas för att detta verkligen används där det bäst behövs inom trafiksektorn. Främjandet anser att nuvarande stimulansbidrag till cykelleder och kollektivtrafikanordningar bör bibehållas. Fördelningen av det totala investeringsutrymmet mellan schablonbidrag och objektsbundet bidrag bör enligt *statens vägverk* bestämmas på grundval av samhällsekonomiska överväganden. *Svenska kommunförbundet* påpekar att det är ange-

läget att bidragssystemet utformas så att andelen schablonbidrag skall kunna utökas i framtiden. I utredningen föreslås att vägverket efter samråd med kommunförbundet beslutar om en fördelningsmodell för schablonbidraget. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* finner dock frågan om fördelningsmodell så viktig att den borde ha utretts ytterligare. Grunderna för schablonbidragets fastställande är enligt länsstyrelsen så betydelsefulla att det kan ifrågasättas om de inte borde underställas riksdagen eller regeringen.

Gränsen mellan små och stora objekt bör enligt remissinstanserna bli föremål för ytterligare överväganden. Enligt *Svenska kommunförbundet* kan de föreslagna gränserna medföra en olycklig styrning till större objekt på bekostnad av att med enkla medel lösa många och angelägna åtgärder. *Statens vägverk* framhåller att samma gräns bör användas såväl för väg- som för kollektivtrafikobjekt.

Flera remissinstanser bl. a. *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Trafiktek-niska föreningen* föreslår att de nyinförda bidragen för cykelleder och anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik bibehålls. *Riksrevi-sionsverket* framhåller att utredningen borde ha beaktat konsekvenserna av ett inte fullständigt genomförande av föreslagen utökad kommunal väghållning.

*Länsstyrelserna i Malmöhus och Skaraborgs län* är tveksamma till att schablonbidraget även får användas till driftåtgärder. *Statens planverk* finner det angeläget med en uppföljning av schablonbidragets användning, medan *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att någon form av redovisning bör införas. För att syftet med schablonbidraget skall uppnås bör det enligt *statens vägverk* endast få användas till byggnadsåtgärder på det statskommunala väg- och gatunätet eller till kollektivtrafikåtgärder.

Föreslagen sänkning av bidragsprocenten till 70 och en utökning av det bidragsberättigade underlaget och därmed sammanhängande förenklingar av statsbidragsgivningen har mottagits positivt av remissinstanserna. *Statens vägverk* föreslår bl. a. att förvaltningskostnader i normalfallet skall beräknas schablonmässigt. *Svenska kommunförbundet* framhåller vikten av att de totala kostnaderna för ett projekt är bidragsberättigade. Vidare anser förbundet att nuvarande tillämpningsanvisningar, TG 106 Statskommunal väghållning, måste utgå eller ändras. Tillämpningsanvisningar för kollektivtrafikanläggningar erfordras dessutom.

Godkännande av kostnad för byggnadsobjekt bör ske med utgångspunkt från handlingar som medger en tillfredsställande kostnadsbedömning. De kostnadsbedömningar som görs i en utredningsplan är enligt remissinstanserna ofta alltför översiktliga. Arbetsplan eller bygghandling bör därför ligga till grund för beslut om bidragsbelopp.

I utredningen föreslås förenklade granskningsrutiner under byggnadstiden. Enligt *statens vägverk* torde detta för kommuner utan tillgång till upphandlings- och byggeexpertis medföra en ökning av de kommunala kostnaderna.

*Bidrag till drift*

Förslaget till schablonbidrag för drift av vägar är en utveckling av den senast tillämpade driftkostnadsberäkningen. Remissinstanserna är genomgående positiva till föreslagen schablonmodell och endast smärre påpekanden förekommer. Sålunda anser några remissinstanser att väglängden är en bättre måttenhet än körbaneytans areal vid fördelning av driftbidrag. *Länsstyrelsen i Stockholms län* varnar dock för att en schablonberäkning efter alltför enkla grunder kan medföra avsteg från rättvisepincipen.

Enligt nuvarande rutiner utgår statsbidrag till anläggande av trafiksignaler på befintligt väg- och gatunät från driftanslaget. *Statens vägverk* förutsätter att anläggande av trafiksignaler skall ingå bland de åtgärder som omfattas av schablonbidraget till byggande.

Flera remissinstanser, *Svenska kommunförbundet*, *Landstingsförbundet* m. fl., framhåller att statsbidrag även bör utgå till underhåll av kollektivtrafikanläggningar på i princip samma sätt som drift av väg- och gatuanelläggningar.

*Övriga frågor*

Remissinstanserna har med tillfredsställelse noterat utredningens förslag att statsbidrag kan utgå till bullerbegränsande åtgärder. Genom en ändring (1981:901) i vägkungörelsen (1971:954) får fr. o. m. den 1 januari 1982 anordning för skydd mot vägtrafikbuller räknas som väganordning och därmed kan statsbidrag utgå.

I utredningen föreslås inte några förändringar i de bestämmelser som reglerar fastställelseprövning av arbetsplan för statskommunala vägar. *Svenska kommunförbundet* anser dock att arbetsplaner inte skall behöva fastställas då en kommun är väghållare. Arbetsplanen skall i stället kunna antas av kommunen efter samråd med länsstyrelsen. Med hänsyn till den ringa praktiska betydelsen och till de lagtekniska komplikationerna framhåller emellertid *statens planverk* att det inte är motiverat att nu avskaffa kravet på fastställande av arbetsplaner.

Utredningens förslag om att statsbidragsberättigade enskilda vägar belägna inom kommunernas väghållningsområde bör överföras till det statskommunala vägnätet ses av flera remissinstanser som en rationell åtgärd. *Svenska kommunförbundet*, *länsstyrelsen i Stockholms län* m. fl. tillstyrker dock inte utredningens förslag, eftersom det inte finns någon lag om kommunvägar och därmed saknas f. n. en precisering av det allmänna vägbegreppets tillämpning inom kommuner.

**Innehållsförteckning**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
1 Inledning .....	2
2 Gällande bestämmelser .....	3
3 Utredningsförslaget .....	3
4 Remissyttrandena .....	4
5 Föredraganden .....	4
6 Hemställan .....	21
7 Regeringens beslut .....	21

*Bilagor*

Bilaga 1. Ds K 1981:4 Sammanfattning av betänkandet .....	22
Bilaga 2. Ds K 1981:4 Sammanfattning av remissyttrandena .....	27