

**Trafikutskottets betänkande****1983/84:21****om anslag till Vägvesende m. m. (prop. 1983/84:100 bil. 8)**

## SJÄTTE HUVUDTITELN

**Vägvesende m. m.**

**Anslagen till vägvesende m. m.** Regeringens förslag i proposition 1983/84:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt B. Vägvesende (s. 22–57) Allmän översikt och punkterna B 1.–B 9., till medelsanvisning m. m. under de skilda väganlagen innebär

*att till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1984/85 anvisas ett förslagsanslag på 6 985 000 kr. (punkt B 1.),*

*att regeringen medges att lämna vägverket vissa beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften (punkt B 2.),*

*att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 3 961 000 000 kr. (punkt B 2.),*

*att regeringen medges att vid behov – när allmän väg övergår till enskild väghållning – få låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan detta anslag och anslaget B 6. Bidrag till drift av enskilda vägar (punkt B 2.),*

*att regeringen medges att låta vägverkets kostnadsramar för drift av byggande av statliga vägar jämkas för åren 1984 och 1985 (punkt B 2.),*

*att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 900 000 000 kr. (punkt B 3.),*

*att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 698 000 000 kr. (punkt B 4.),*

*att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 340 000 000 kr. (punkt B 5.),*

*att en ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar genomförs (punkt B 6.),*

*att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 266 500 000 kr. (punkt B 6.),*

*att till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 30 000 000 kr. (punkt B 7.),*

*att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1984/85 anvisas ett förslagsanslag på 28 400 000 kr. (punkt B 8.),*

*att regeringen medges att lämna vägverket beställningsbemyndiganden avseende reservbromateriel (punkt B 9.),*

*att till Vägverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1984/85 anvisas ett reservationsanslag på 28 500 000 kr. (punkt B 9.).*

Regeringen föreslår vidare under avsnittet Särskilda frågor C. *Åtgärder för att främja kollektivtrafiken* (punkten 2., s. 204–207) att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m.

### Motionerna

I motion 1983/84:356 av Gunnar Biörck i Värmdö (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om etiska regler för statens vägverk.

I motion 1983/84:359 av Nils Åsling (c) yrkas att riksdagen bemyndigar regeringen att uppdra åt vägverket att uppta förhandlingar med entreprenadföretag eller konsortium av entreprenadföretag som är villiga att bygga Vallsundsbron vid Storsjön i Jämtland och under förslagsvis en tioårsperiod på arrendebasis ställa bron till vägverkets förfogande i enlighet med vad som i motionen anförs.

I motion 1983/84:414 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–6),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att fördelningen av medel för byggande av statliga vägar bör vara 50 % till riksvägar och 50 % till länsvägar,

2. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1984/85 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 92 milj. kr. sänkt reservationsanslag på 606 milj. kr.,

3. att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag till ändrade bidragsregler för drift av enskilda vägar,

4. att riksdagen beslutar att återinföra de regler för bidrag till drift av enskilda vägar som gällde budgetåret 1982/83,

5. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1984/85 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 53,5 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 320 milj. kr.,

6. att riksdagen beslutar att till Bärighetsupprustning av mindre vägar och broar för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag på 20 milj. kr.

I motion 1983/84:449 av Ingrid Hemmingsson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att de vägar som har avsevärd betydelse för turistnäringen överförs från kategori D till kategori F i det differentierade bidragssystemet.

I motion 1983/84:660 av Arne Fransson m. fl. (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att bättre kontrollera och helst eliminera vägsaltningen.

I motion 1983/84:663 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen vid behandlingen av förslagen i proposition 1983/84:100 bil. 8 beslutar överföra 35 milj. kr. från anslaget Drift av statliga vägar till anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.

I motion 1983/84:665 av Bertil Jonasson och Jan Hyttring (båda c) yrkas att riksdagen beslutar att statens stöd till enskilda vägar skall återställas till den nivå som gällde budgetåret 1982/83.

I motion 1983/84:669 av Anders Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om anläggandet av en cykelled mellan Stockholm och Göteborg med i huvudsak den i motionen angivna sträckningen.

I motion 1983/84:672 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) yrkas

1. att riksdagen uttalar sig för att resterande och planerade ombyggnadsarbeten på E 6 från St. Höga till Svinesund påskyndas och igångsätts snarast,
2. att riksdagen uttalar sig för att det i motionen anförda och påtalade parallellvägsystemet nr 1071, 1069, 1070, O 702, O 924 i P och O län får en ordentlig översyn och prövning,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de under yrkandena 1 och 2 nämnda vägarna bör ombyggas och förbättras så att en hög standard uppnås.

I motion 1983/84:816 av Gunhild Bolander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande trafiksituationen på de gotländska grusvägarna.

I motion 1983/84:820 av Siri Häggmark m. fl. (m, c, fp) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att vägverket får i uppdrag att utreda förutsättningarna för att i etapper bygga broar inom Öckerö kommun.

I motion 1983/84:1265 av Christer Eirefelt m. fl. (fp) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om fortsatt utbyggnad av Europaväg 6 genom Halland och Bohuslän,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbyggnaden av etappen Varberg-Falkenberg till motorvägsstandard.

I motion 1983/84:1272 av Evert Hedberg m. fl. (s, m, c, fp) yrkas att riksdagen uttalar sig för att utbyggnaden av E 6 sker som motorväg.

I motion 1983/84:1283 av Per-Axel Nilsson m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utredning och projektering av en bro över Fårösund i Gotlands län.

I motion 1983/84:1766 av Görel Bohlin (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett tullavgiftssystem i enlighet med vad som i motionen anförs.

I motion 1983/84:1788 av Gunnel Liljegren och Birgitta Rydle (båda m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen uttalar sig för att åtgärder i enlighet med motionen vidtas vid trafikplaneringen i syfte att häva den regionala obalansen i Stockholms län.

I motion 1983/84:1792 av Kjell Mattsson m. fl. (c, m, fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett program för utbyggnad av broförbindelser inom Göteborgs och Bohus län.

I motion 1983/84:2043 av Bertil Jonasson m. fl. (c, m, fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1983/84:2040 anförs angående ökade bidrag till förbättringar av länsvägarna i Värmland.

I motion 1983/84:2116 av Per Stenmarck m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående behovet av underhåll av befintligt vägnät.

I motion 1983/84:2433 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att forskning och provning av brobeläggningar bör samordnas med de övriga nordiska länderna,

2. att riksdagen beslutar om ett reservationsanslag på 20 milj. kr. för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar.

I motion 1983/84:2435 av Stig Josefson och Sigvard Persson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om prioriteringen av väganlagen.

I motion 1983/84:2491 av Jan-Erik Wikström m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen beslutar att anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. skall utgå med ett belopp som är 53 milj. kr. högre än regeringens förslag,

2. att riksdagen beslutar att anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skall utgå med ett belopp som är 92 milj. kr. lägre än regeringens förslag.

I motion 1983/84:2496 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1-3),

1. att riksdagen till Byggnad av statliga vägar anvisar ett reservationsanslag med 840 000 000 kr.,

2. att riksdagen till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anslår 653 000 000 kr.,

3. att riksdagen till Byggande av kommunala vägar och gator anslår 310 000 000 kr.

I motion 1983/84:2500 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om trafikinvesteringar i Stockholmsregionen.

I motion 1983/84:2509 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 17) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Vägnetet.

## Utskottet

### 1 Anslags- och bidragsfrågor

Från anslaget *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter* betalas kostnaderna för central administration, översiktlig vägplanering och fastställande av arbetsplaner samt järnvägsärenden.

Föredragande departementschefen beräknar kostnaderna för år 1985 till 6,985 milj. kr. och föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med detta belopp. Utskottet tillstyrker förslaget härom.

I föregående års budgetproposition beräknades medelsbehovet under *väganlagen* till sammanlagt ca 5 669 milj. kr. för verksamhetsåret 1984. Härutöver har under år 1983 betydande medel – ca 718 milj. kr. – *anvisats* med stöd av den s. k. finansfullmakten för sysselsättningsfrämjande väginvesteringar.

Föredragande departementschefen understryker i propositionen att det kapital som har investerats i vägar och broar är mycket omfattande. Underhållet och skötseln av vägarna är därför mycket viktig för att den infrastruktur som vägnätet erbjuder effektivt skall kunna utnyttjas. Bristande underhåll innebär, framhålls det vidare, förutom sämre transportförutsättningar att en reparationseskuld skjuts framför oss. Det innebär också en kapitalförstöring och att det blir dyrare att återställa vägnätet i framtiden. Utskottet, som under en rad av år har uttalat sig för en höjd ambitionsnivå i berörda avseenden, instämmer helt häri.

Från anslaget *Drift av statliga vägar* betalas kostnaderna för de delar av vägverkets verksamhet som är hänförliga till driften av de statliga vägarna, vissa förbättringsarbeten – vilka avser främst de sekundära och tertiära vägnäten – samt investeringsutgifter för vägverkets anläggningstillgångar.

Anslaget är för innevarande budgetår upptaget med ett belopp av 3 525 milj. kr. Verksamheten under anslaget baseras i stor utsträckning på den femårsplan för driftverksamheten som vägverket antagit för åren 1982–1986. De minskade väghållningsinsatserna har anpassats till trafiken, vilket

innebär att de lågtrafikerade vägarna inte kunnat påräkna lika hög service- och underhållsnivå som de mera trafikerade vägarna. För den senare kategorin vägar har väghållningsstandarden upprätthållits. Samtidigt sägs verket ha anpassat sina personella och övriga resurser med beaktande av målen för vägpolitiken. Liksom för övriga statliga myndigheter måste enligt föredraganden en fortgående rationalisering av verkets verksamhet ske om den väsentligt utökade medelsramen enligt årets budgetförslag skall kunna få avsedd effekt att förhindra kapitalförstöring och medge reparation av uppkomna skador.

Inom vägverket pågår nu en revidering av den nämnda planen för driftverksamheten. Nästa femårsplan för densamma omfattar åren 1985–1989. Den hittillsvarande utvecklingen har som förut nämnts inneburit att framför allt det lågtrafikerade vägnätet – bl. a. i glesbygden – har fått vidkännas en sänkt standard. Detta stämmer enligt föredraganden inte med den vägpolitik som förordats i andra sammanhang. Med hänsyn till de insatser som erfordras för att service och underhåll av vägnätet skall motsvara dels vissa minimikrav, dels slitaget på vägarna är det därför enligt propositionen nödvändigt att anslagen till drift och underhåll av vägarna höjs väsentligt.

Den ökade belastning på statsbudgeten som förslagen innebär föreslås finansierad genom en höjning av fordonsskatten.

I anslutning till det anförda framhålls vidare i propositionen att prioriteringen av driftanslagen syftar till att förverkliga tre väsentliga mål för väghållningen. Det *första* målet är att väghållarnas åtgärder avseende vägunderhållet skall anpassas så att vägnätets standard kan upprätthållas. Vägunderhållet skall täcka den årliga förslitningen. Det *andra* målet är att genom särskilda insatser återställa förslitna delar av vägnätet till en från allmänna synpunkter acceptabel standard. Det av vägverket angivna eftersläpande vägunderhållet bör återhämtas under den närmaste tioårsperioden. Det *tredje* målet är att öka serviceåtgärderna på framför allt det lågtrafikerade vägnätet. Det gäller i första hand insatserna beträffande vinterväghållningen. När väghållningen nu ges en inriktning mot de tre huvudmålen innebär enligt föredraganden genomförandet av de angivna åtgärderna att även andra delmål för vägpolitiken, bl. a. avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet kan tillgodoses på ett bättre sätt än nuvarande budgetnivå tillåter.

Den uppfattning föredraganden sålunda givit uttryck åt beträffande prioriteringen av vägunderhållet och inriktningen m. m. av åtgärderna på detta område delas av utskottet. Det innebär också ett tillgodoseende av de synpunkter som i motion 1983/84:2116 (m) anförts beträffande behovet av underhåll av befintligt vägnät. Motionen påkallar därför i denna del inte någon riksdagens åtgärd.

Kostnadsramen för den statliga driftverksamheten år 1985 föreslås av föredraganden uppgå till 3 734 milj. kr. För anskaffning av anläggningstillgångar (fastigheter, motorfordon, vägmaskiner och färjor m. m.) beräknas 227 milj. kr. Den totala anslagsanvisningen under anslaget föreslås därmed ökas med 436 milj. kr. till 3 961 milj. kr.

Utskottet, som finner förslagen i berörda delar välmotiverade, tillstyrker desamma. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1983/84:663 (vpk) i denna del att 35 milj. kr. av det äskade anslaget överförs till anslaget Drift av enskilda vägar.

Utskottet har vidare intet att erinra mot att regeringen bemyndigas att vid behov – när allmän väg övergår till enskild väghållning och under de i propositionen i övrigt angivna förutsättningarna – låta vägverket överföra vissa begränsade medel mellan det statliga driftanslaget och anslaget för bidrag till drift av enskilda vägar.

Föredragandens förslag att vägverket genom lämpligt avvägda beställningsbemyndiganden ges möjlighet att anskaffa de olika anläggningstillgångarna så ekonomiskt som möjligt tillstyrks av utskottet. Det innebär en nivå för beställningsbemyndigandet om 120 milj. kr. för åren 1985, 1986 och 1987 i 1985 års beräknade prisnivå. För år 1987 behöver verket vidare ett nytt beställningsbemyndigande på 90 milj. kr. Därmed sker en höjning av tidigare lämnade bemyndiganden för år 1987 med 30 milj. kr.

Utskottet tillstyrker slutligen att kostnadsramen för år 1985 för anslaget Drift av statliga vägar – liksom för anslaget Byggande av statliga vägar – i princip bestäms till samma belopp som anslaget. Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter att i den mån arbetsmarknadsläget, kraven på ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra skäl motiverar det, bemyndiga vägverket att under år 1984 resp. år 1985 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1984 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen, som anvisas för verksamhetsåret 1985.

I motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2433 (c) begärs ett särskilt anslag om 20 milj. kr. för *bärighetsupprustning av mindre vägar och broar* av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden.

Utskottet vill med anledning härav framhålla att medel av högst betydande omfattning för sådana ändamål regelmässigt beräknas under driftanslaget.

Utskottet vill vidare erinra om vad som förut nämnts om prioriteringen av driftanslagen. Föredraganden har i propositionen också understrukit att ett bra vägnät är en förutsättning för näringslivets och industrins framtida utveckling. Detsamma gäller för skogs- och jordbruket. Denna syn på vägnätets betydelse för den svenska ekonomins utveckling sägs också i propositionen ha kommit till uttryck i regeringens anvisningar för vägplaneringen och utbyggnaden av vägnätet.

Då, som sagts i det föregående, driftanslaget till betydande del avser just bärighetsupprustning av mindre vägar och broar och då anslaget dessutom föreslås uppräknat med 436 milj. kr. till 3 961 milj. kr. avstyrker utskottet den av motionärerna nu föreslagna ytterligare medelsanvisningen under särskilt anslag.

I motion 1983/84:2433 (c) begärs också att forskning och provning av brobeläggningar bör samordnas med de övriga nordiska ländernas verksamhet. Utskottet utgår från att vägverket i sitt arbete med här berörda frågor i vederbörlig mån tar del av och beaktar erfarenheter och rön även utomlands – bl. a. genom samarbetet i Nordiska Vägtekniska Förbundet (NVF). Någon framställning till regeringen synes sålunda inte erforderlig. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

I motion 1983/84:816 (c) säger motionären det vara nödvändigt att vägverket prioriterar anslagen så att en förbättring av trafiksituationen på de *gotländska grusvägarna* kommer till stånd. De förhållanden som åberopas till stöd härför torde emellertid få förutsättas vara väl kända för vägverket och även beaktas vid den planering för driftverksamheten som av väghållaren sker för riket i dess helhet. Utskottet utgår för sin del från att så sker. Någon särskild framställning till regeringen i ämnet från riksdagens sida synes följaktligen inte erforderlig, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion 1983/84:820 (m,c,fp) åberopas statsmakternas tidigare beslut (i anledning av prop. 1980/81:20 om besparingar i statsverksamheten m. m.) beträffande möjligheterna till besparingar i färjetrafiken bl. a. genom att bygga nya broar. Av framlagt utredningsmaterial framgår enligt motionen att det finns ett antal broprojekt där det inom relativt kort tid är lönsamt att göra sådana investeringar. Motionärerna vill att vägverket skall få i uppdrag att bl. a. mot bakgrund härav utreda förutsättningarna för att bygga *broar inom Öckerö kommun*. Också i motion 1983/84:1792 (c,m,fp) om ett *brobyggnadsprogram för Bohuslän* berörs frågan om ersättande av färjeförbindelser med broar genom insparing av driftkostnaderna för färjor. Även möjligheterna till leasing-finansiering bör enligt motionärerna prövas. I motion 1983/84:359 (c) föreslås att vägverket skall få uppta förhandlingar med entreprenadföretag eller konsortium av entreprenadföretag som är villiga att bygga *Vallsundsbron (i Jämtland)* och under förslagsvis en tioårsperiod på arrendebasis ställa bron till verkets förfogande.

Såsom framhålls i propositionen har statsmakterna i skilda sammanhang under senare år framhållit vikten av att vägverket på ett smidigt sätt kan genomföra rationaliseringar i organisations- och drifthänseende utan att servicenivån på vägverkets olika delar eftersätts eller undergår några väsentliga förändringar. Genom beslut i anledning av 1981 års budgetproposition har vägverket bemyndigats använda driftmedel för att bygga broar som ersätter färjor. För att ytterligare öka rationaliseringen på detta område föreskrev regeringen även i direktiven för vägplaneringen för åren 1984–1993

att särskild vikt skulle läggas vid företagsekonomiskt lönsamma objekt utan hinder av det gängse samhällsekonomiska synsättet i planeringen. I detta sammanhang angavs också att det reinvesteringsbehov som föreligger i befintligt brobestånd bör inta en framskjuten plats i flerårsplanerna.

Utskottet vill för sin del hänvisa till dessa uttalanden och i sammanhanget också erinra om att riksdagen tidigare ställt sig avvisande till tanken på låne- eller leasingförfaranden av den art motionärerna tänkt sig. Någon anledning till ändrat ställningstagande härvidlag finner utskottet inte nu föreligga och avstyrker bl. a. därför sistnämnda motion liksom de båda förstnämnda motionerna i denna del.

Riksdagen har vidare under en lång rad av år på grundval av gjorda utredningar – senast av vägverket – avvisat tanken på avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen inom landet. Med hänvisning härtill och då utskottet inte heller finner bärande skäl föreligga för den i motion 1983/84:1766 (m) föreslagna avgiften för färd på *Ölandsbron*, avstyrks motionen härom.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* har sedan år 1979 varit 900 milj. kr. för år. För budgetåret 1984/85 (kalenderåret 1985) förordas ett anslag av samma storlek.

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för byggande av statliga vägar samt vissa förbättringsarbeten. Fr. o. m. år 1984 lämnas från anslaget bidrag till cykelleder m. m. i icke väghållande kommuner. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik (ändrad senast 1982:854).

I propositionen framhålls att, förutom de medel som anvisas på ordinarie byggnadsanslag, vägverket årligen och regelmässigt erhåller stora tillskott av medel för sysselsättningsfrämjande vägbyggnadsåtgärder. På senare år har de medel som står till regeringens förfogande i den s. k. finansfullmakten använts för nämnda ändamål. De senaste fem åren har – visserligen med stora årliga variationer – i genomsnitt drygt 500 milj. kr. tillförts vägbyggnandet på detta sätt. Från AMS har dessutom betydande medel avsatts för ett stort antal mindre vägbyggnadsobjekt.

De nämnda medelstillskotten har enligt föredraganden inneburit att vägbyggnandet enligt den nu avslutade flerårsplanen för statliga vägar i stort sett har kunnat hållas. För byggnandet av statskommunvägar enligt fördelningsplanen har dock en eftersläpning uppstått genom de besparingsåtgärder som statsmakterna för ett par år sedan beslöt om för denna kategori väginvesteringar.

Regeringen har vidare enligt föredraganden under år 1983 genom sina anvisningar för flerårs- och fördelningsplanarbetet gjort det möjligt för väghållarna att på ett bättre sätt än hittills beakta de särskilda medelstillskotten i sin planering. Inte minst när det gäller de personella resurserna och

organisationen för vägplanerings- och byggnadsverksamheten har detta ansetts väsentligt. För verkets resursplanering förklaras det därför vara viktigt att beslut om sysselsättningsmedel kan tas så tidigt som möjligt inför verksamhetsåret.

Ett annat betydelsefullt motiv för att i planeringen beakta de särskilda medelstillskotten är också enligt propositionen att väginvesteringarna härigenom kan inplaceras i planerna enligt den prioriteringsordning som myndigheter och kommuner i resp. län finner bäst förenlig med de av riksdagen fastlagda vägpolitiska målen. Eftersom vägplaneringen omfattar en tioårsperiod, kommer ett stort antal vägobjekt att få plats inom de av regeringen beslutade planeringsramarna.

Den nya flerårsplanen för åren 1984–1993 har baserats på ordinarie anslag samt därutöver 500 milj. kr. för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl. Det betyder enligt föredraganden att för första året i den nya planen kommer väginvesteringar för 1 400 milj. kr. att tas med. För år 1985 uppgår planeringsramen till 1 450 milj. kr.

På motsvarande sätt har den nya fördelningsplanen för byggande av statskommunvägar grundats på en planeringsnivå som ligger 60 milj. kr. över det ordinarie anslaget, vilket ger en total planeringsram av 400 milj. kr. för år 1984 och 450 milj. kr. för år 1985.

I motion 1983/84:2509 (m) finner man det (under avsnittet *vägnätet*) mycket positivt att den av partiet tidigare begärda samordningen mellan vägverket och AMS verksamheter på detta område nu kommer till stånd genom att såväl ordinarie anslag för vägverket som medel för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl för år 1985 föreslås utgöra planeringsramen. Höjningen av högsta tillåtna axel- och boggitryck för den tunga trafiken men framför allt det ökade antalet tonkilometer har dock resulterat i en hårdare förslitning av bl. a. broar och olika betongkonstruktioner. När nu vägverket tvingas prioritera drift och underhåll är det därför enligt motionen angeläget att vägverket – för att största möjliga tekniskt-ekonomiska effekt av arbetena skall uppnås – även beträffande drift och underhåll får direkt förfoga över AMS-medel (beredskapsmedel). Ett samråd med AMS förutsätts därvid ske.

Utskottet konstaterar för sin del med tillfredsställelse vad *föredraganden* i här berörda delar anfört. Ett tilläpande av det av honom angivna systemet innebär att för samhället angelägna väginvesteringar förbereds i sådan omfattning och enligt gängse prioriteringsprinciper att även medel för sysselsättningsskapande åtgärder kan ställas till förfogande för vägbyggandet samtidigt som bästa möjliga samhällsekonomiska avkastning tillförsäkras på insatta medel. Utskottet vill också ånyo framhålla det angelägna i att medel som – i likhet med vad som hittills skett under en lång följd av år – blir anvisade för regional- och sysselsättningspolitiska stimulansåtgärder till övervägande del förs samman med vägverkets byggnadsanslag. Härigenom ges verket resurser att bibehålla en effektiv byggnadsorganisation. Bered-

skapsmedel används f. ö. även för åtgärder av underhållskaraktär.

Med beaktande bl. a. av det nu anförda kan utskottet inte finna det påkallat att från riksdagens sida göra de uttalanden som begärs i motion 1983/84:2509 (m). Densamma avstyrks därför i motsvarande del.

Beträffande investeringsanslagets storlek för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1985) tillstyrker utskottet regeringens förslag att detsamma tas upp med 900 milj. kr. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1983/84:2496 (m) om en minskning med 60 milj. kr.

Beträffande fördelningen av medlen för byggande av statliga vägar anser utskottet det vara av stor vikt att länsvägarnas behov i möjligaste mån beaktas samt att en rimlig andel av anslaget reserveras härför. Utskottet är dock inte berett att – såsom i motion 1983/84:414 (c) begärs – tillstyrka att fördelningen av anslaget bör vara 50 % till riksvägar och 50 % till länsvägar. Avgörande vid fördelningen de båda grupperna emellan måste enligt utskottets uppfattning främst vara trafikutvecklingen och härav föranledda behov. Utskottet avstyrker följaktligen och under hänvisning jämväl till vad som förut anförts angående upprustningsbehov m. m. för de olika väggrupperna motionsyrkandet i fråga.

Från anslaget *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* utgår bidrag enligt riksdagens beslut (prop. 1981/82:133, TU 1981/82:34, rskr 1981/82:373) fr. o. m. bidragsåret 1984 med 95 % enligt nya beräkningsregler. Det ankommer på vägverket att efter samråd med Svenska kommunförbundet bestämma normkostnader för olika driftåtgärder. Den nya bidragsordningen syftar enligt propositionen till en förenkling av bidragsgivningen och därmed en minskad byråkrati.

Föredraganden har vid sin bedömning av anslagsbehovet räknat med att en förhållandevis stor anslagsökning erfordras för att täcka kommunernas ökade driftkostnader för väghållningen samt motverka kapitalförluster. En höjning av anslaget med 127,7 milj. kr. föreslås därför, vilket innebär att för nästa budgetår, avseende 1985 års verksamhet, anvisas 698 milj. kr.

I motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2491 (fp) anses för detta anslag en återgång till 1982 års budget böra ske. En prutning föreslås därför ske med 92 milj. kr. och anslaget följaktligen böra tas upp med 606 milj. kr.

I motion 1983/84:2496 (m) föreslås, under hänvisning till behovet i nuvarande statsfinansiella läge av en minskning av anslagen även inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, att anslaget för nästa budgetår tas upp med 653 milj. kr.

Utskottet finner sig – med beaktande av tidigare beslut i dessa frågor och vad föredraganden i övrigt anför – böra godta regeringens förslag och tillstyrker följaktligen detsamma. Härav följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena om en lägre medelsanvisning.

Anslaget *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* uppgår för innevarande budgetår till 340 milj. kr. Från detta anslag lämnas fr. o. m. 1984, i mån av tillgång på medel, bidrag med 70 % av kostnaderna till byggande av statskommunvägar, cykelleder och väg- eller gatuaneläggningar för kollektiv persontrafik. Till byggande av spåranläggningar för lokal kollektiv persontrafik utgår bidrag med 50 % av kostnaderna. Särskilda bidrag till större byggnadsobjekt utgår enligt av vägverket fastställd fördelningsplan för tio år. Fördelningsplanen skall förnyas vart femte år. Till mindre anläggningar, cykelleder m. m. lämnas generella (schablon-) bidrag. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning m. m. Under avsnittet 4 i det följande återkommer utskottet till vissa frågor härom och tillstyrker bl. a. den av föredraganden förordade höjningen av procentsatsen för spårbunden kollektivtrafik, m. m.

För nästa budgetår föreslås i propositionen ett oförändrat anslag om 340 milj. kr. I anslutning härtill framhålls att regeringen beslutat tidigarelägga statskommunala väginvesteringar för inte mindre än 192 milj. kr., vilket innebär att byggandet av statskommunvägar under år 1984 kommer att överstiga planeringsnivån med ca 140 milj. kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker följaktligen yrkandet i motion 1983/84:2496 (m) om en minskning av anslaget till 310 milj. kr.

Beträffande *bidragsgivningen till underhållet av enskilda vägar* förordades i föregående års budgetproposition att en omläggning skulle genomföras på så sätt att bidragen fr. o. m. år 1984 skulle utgå med 50 % av de beräknade kostnaderna. Härutöver skulle, när det vore särskilt motiverat, ett med 15 procentenheter förhöjt bidrag kunna utgå. För t. ex. drift av enskilda färjeleder anfördes att vägverket med hänsyn till de speciella förutsättningarna i varje enskilt fall borde kunna besluta om ännu högre bidrag, dock högst 85 %.

Riksdagen beslöt i enlighet med förslaget och det nya systemet tillämpas under år 1984.

På grundval främst av en rapport (1983:09) Differentierade driftbidrag till enskilda vägar som vägverket lagt fram i september 1983 förordar föredraganden nu i propositionen nya procentsatser för det årliga driftbidraget till enskilda vägar enligt följande:

- 80 % till genomfartsvägar
- 70 % till utfarts- eller uppsamlingsvägar för fast boende och utfarts- eller uppsamlingsvägar för näringslivet
- 50 % till utfarts- eller genomfartsvägar för det rörliga friluftslivet
- 40 % till utfarts- eller uppsamlingsvägar för boende inom bebyggelseområden samt uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse

Ett sådant differentierat bidragssystem kommer enligt föredraganden att innebära väsentliga förbättringar av den enskilda väghållningen i jämförelse med nuvarande system.

Den förordade övergången till ett differentierat årligt driftbidrag kräver även en översyn av de bidrag som f. n. lämnas till övriga åtgärder inom den enskilda väghållningen. Bidrag lämnas härvid i form av *särskilt driftbidrag, redskapsbidrag och bidrag till färjdrift*. Bidragen för dessa åtgärder samt även möjligheten till *förhöjt bidrag* påverkas av en förändring av nuvarande bidragssystem. Föredraganden föreslår att bidrag för dessa ändamål bör lämnas enligt följande.

*Särskilt driftbidrag*, dvs. för reparations- och trafikåtgärder samt förnyelse av beläggning bör kunna utgå med *högst 70 %*.

*Särskilt driftbidrag* till sammanläggningsförrättningar bör kunna utgå med *högst 50 %*. Syftet med bidraget är att få till stånd en mer rationell väghållning genom att flera smärre enheter slås samman. Då sammanläggningen skall innebära fördelar för väghållarna bör bidraget begränsas till 50 %.

*Redskapsbidrag* bör kunna utgå med 50 %. Bidraget bör i första hand utgå till väghållare inom områden där möjligheter till inhyrning av lämplig utrustning är begränsad.

*Bidrag till drift av enskilda färjeleder* bör kunna utgå med samma bidragsprocent som nu, dvs. med *högst 85 %*.

*Förhöjt bidrag* med 15 procentenheter kan i dag utgå om särskilda skäl finns. Med hänvisning till det föreslagna systemet med differentierade bidrag anses det förhöjda bidraget för vissa vägar kunna slopas. Det förhöjda bidraget är inarbetat i det differentierade bidragssystemet.

Det förutsätts få ankomma på regeringen att besluta om de författningar som erfordras härför.

Under flera år har, framhålls det vidare i propositionen, på grund av brist på medel inga nya "bidragsberättigade" vägar kunnat tas in till bidragsgivning. Den kö av bidragsansökningar som uppstått anses nu böra avvecklas. Under år 1984, då bidraget till enskilda vägar uppgår till 50 %, finns visst utrymme för nyintagning av vägar. Härutöver bör enligt föredragandens mening 10 milj. kr. av tidigare innehållna reservationsmedel av vägverket få användas för *intagning av samtliga* nu vilande ansökningar om bidrag för sådana vägar som är bidragsberättigade. Avvecklingen av hela kön av bidragssökande vägar föreslås ske under år 1984 genom att ifrågavarande vägar rustas upp under året.

Med de anslag som förordas för nästa budgetår kan enligt propositionen således samtliga bidragsberättigade enskilda vägar som nu står i kö för bidrag erhålla bidrag. Härutöver kan den föreslagna reformeringen av bidragsgivningen genomföras. Medelsbehovet beräknas till 279,5 milj. kr. för verksamhetsåret 1985. Anslaget anses böra beräknas till 266,5 milj. kr. Resterande 13 milj. kr. av medelsbehovet föreslås få finansieras genom att vägverket budgetåret 1985 får utnyttja reservationsmedel under anslaget.

Mot förslaget har motionsledes en rad erinringar framförts. I motion 1983/84:414 (c) yrkas sålunda att riksdagen avslår regeringens förslag till

ändrade bidragsregler för drift av enskilda vägar, att riksdagen beslutar återinföra de bidragsregler som gällde för budgetåret 1982/83, och att riksdagen till bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för nästa budgetår anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 53,5 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 320 milj. kr. I motion 1983/84:665 (c) yrkas likaledes en återgång till den bidragsnivå som gällde för budgetåret 1982/83. Även i motion 1983/84:2491 (fp) motsätter man sig förslaget till ändrade bidragsregler och begär en återgång till tidigare gällande procentsatser om i princip 70 %. Anslaget anses vidare böra tas upp med 345 milj. kr. I motion 1983/84:663 (vpk) yrkas i denna del en höjning av anslaget med 35 milj. kr. genom en överföring av motsvarande medel från anslaget till Drift av statliga vägar. I motion 1983/84:449 (m) slutligen yrkas att de vägar som har avsevärd betydelse för turistnäringen får en högre procentsats i det differentierade bidragssystemet.

Utskottet har vid sin prövning av här berörda frågor och på de av föredraganden anförda skälen funnit sig böra biträda regeringens förslag till ändrade bidragsregler och tillstyrker därför desamma. Ett differentierat system ger som föredraganden anfört en för den enskilde rättvisare fördelning av medlen samtidigt som samhällets varierande intresse i de olika vägarna bättre kan återspeglas. Systemet kan även anpassas till och möjliggöra förändrade prioriteringar från samhällets sida. Sammantaget synes sålunda det nu föreslagna bidragssystemet innebära väsentliga förbättringar av den enskilda vägghållningen i jämförelse med nuvarande system. Under hänvisning härtill avstyrker utskottet motionsyrkandena i fråga.

Beräkningen av medelsbehovet för nästa budgetår tillstyrks också av utskottet. Härav följer att utskottet, som redan tidigare avvisat den i motion 1983/84:663 (vpk) föreslagna överföringen med 35 milj. kr. från det statliga driftanslaget till anslaget för enskilda vägar, avstyrker motionsyrkandena i denna del.

Till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* bör i enlighet med föredragandens förslag ett anslag om oförändrat 30 milj. kr. utgå.

I fråga om det enskilda vägbyggandet bör vidare, såsom framhålls i propositionen, den nuvarande bidragsordningen inte ändras. Motivet för detta anges av föredraganden vara att investeringarna är av sådan storleksordning att de *enskilda vägghållarna* vid en sänkning av bidragsprocenten inte själva kan finansiera en nödvändig investering i vägnätet. Bidragsprocenten föreslås således även i fortsättningen uppgå till 70 % eller i särskilda fall 85 %. Utskottet tillstyrker föredragandens förslag i denna del.

De i propositionen under här förevarande punkter i övrigt framlagda anslagsberäkningarna m. m. avseende *Tjänster till utomstående och Vägverket: Försvarsuppgifter* har inte gett utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen att anslagen tas upp med resp. 28,4 och 28,5 milj. kr.

samt – beträffande sistnämnda anslag – att vägverket lämnas det av fördraganden förordade beställningsbemyndigandet avseende reservbromateriel.

## **2 Motionsyrkanden beträffande vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m. m.**

Såsom utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det en inte minst från planeringssynpunkt komplicerad och tidskrävande process som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning. De stora kostnaderna för vägbyggandet och den begränsade medelstilldelningen härför nödvändiggör noggranna avvägningar mellan olika projekt och mellan alternativa lösningar med avseende på arbetenas utförande m. m. Behov av samordning med andra planeringssektorer och intressen har därvid medfört ökade krav på vägplaneringens inordnande i den totala samhällsplaneringen. Vad gäller länsstyrelserna har de ett avgörande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planerings- och beslutsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och natur- och miljövårdsområdena och dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger dem. Under alla skeden av vägplaneringen förekommer med kommuner och andra berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen. I anslutning härtill har också länsvägnämnderna sin givna och betydelsefulla plats.

Det system för planeringen av väghållningen, planläggning och projektering, som sedan länge används av vägverket tillsammans med länsstyrelser och kommuner och numera även s. k. fasta beredningsgrupper vid länsstyrelserna är f. ö. konstruerat så att erforderliga kompromisser kan komma till stånd och anpassningar till regional trafikplanering och fysisk samhällsplanering kan tillgodoses. Utskottet vill också erinra om att nu gällande planerings- och beslutsordning på detta område tillkommit efter ett omfattande utredningsarbete och en rad beslut från statsmakternas sida samt fått en utformning som ur många synpunkter ansetts förebildlig. Den kännetecknas också, som utskottet vid flera tillfällen tidigare framhållit, av stor flexibilitet, som är av betydande värde inte minst i nuvarande arbetsmarknadssituation.

I en rad motioner, som närmare anges i det följande, har yrkanden framställts om åtgärder i en eller annan form från riksdagens sida beträffande projektering och byggande samt prioritering i flerårs- och fördelningsplaner av skilda väg- och broprojekt i landets olika delar. Som skäl härför åberopas den stora angelägenheten – inte minst från arbetsmarknadsmässiga och regionalpolitiska synpunkter – att resp. företag snarast kommer till utförande.

Även utskottet är väl medvetet om samt understryker vikten och önskvärdheten ur skilda synpunkter att så sker samt förutsätter att såväl de

centrala som regionala vägmyndigheterna vederbörligen uppmärksammar och beaktar frågorna härom. Detta gäller inte minst de fall där det rör sig om projekt som aktualiserats i samband med utbyggnad av flygplatser, industriområden o. d., berör kommunikationsförhållandena för befolkningen på öar eller vägbyggnader över länsgränser, m. m. Möjligheterna att genomföra de i motionerna aktualiserade projekten torde också förbättras genom den aviserade ökning av vägbyggnandet som utskottet tidigare nämnt.

Att som motionärerna förutsatt *riksdagen* skulle ta ställning till de angivna enskilda objekten eller vägbyggnaderna inom de olika länen finner emellertid utskottet olämpligt med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som här gäller och avvisar därför – nu såsom tidigare – bestämt förslagen härom. Riksdagen har inte att ta ställning till frågor av detta slag och bör inte heller göra det. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras som förut nämnts genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som i statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom ändras mellan de normala revideringstillfällena. Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt. Flerårs- och fördelningsplanerna för det statliga resp. statskommunala byggandet avser nu åren 1984–1993. De nya planerna innebär en avsevärt högre ambitionsnivå i fråga om vägbyggnandet än under senare år.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt. Länsstyrelserna har f. ö. numera bemyndigande att fastställa de nya flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I fråga om anslag för vägbyggnade som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårs- och långtidsplanerna. Dock bör projekt som redan påbörjats med anlåtande av beredskapsmedel fullföljas.

Under hänvisning till vad utskottet i nu berörda planerings- och anslagsfrågor anfört och då även de av motionärerna aktualiserade projekten enligt utskottets uppfattning bör prövas i den för handläggning av vägärenden m. m. stadgade ordningen avstyrks här berörda motionsyrkanden.

Det gäller förslagen i motionerna 1983/84:672 (fp), 1983/84:1265 (fp) och 1983/84:1272 (s, m, c, fp) alla om *utbyggnad av Europaväg 6*, m. m.,

1983/84:820 (m, c, fp) om *brobyggen i Öckerö kommun* till den del motionen avser flerårsplanerna, 1983/84:1792 (c, m, fp) om ett *brobyggnadsprogram för Bohuslän* till den del motionen avser flerårsplanerna samt 1983/84:1283 (s, m, c) om en broförbindelse över *Fårösund*.

Det gäller vidare motionerna 1983/84:1788 (m) om *trafikfrågor i Stockholmsregionen*, 1983/84:2500 (fp) om *trafikinvesteringar i Storstockholmsregionen* båda motionerna i vad de avser väginvesteringar, motionerna 1983/84:2043 (c, m, fp) om *länsvägarna i Värmland*. 1983/84:2435 (c) i vad avser *väginvesteringar m. m. i Malmöhus län* samt 1983/84:669 (s) om en *cykelled mellan Stockholm och Göteborg*.

### 3 Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motion 1983/84:660 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att bättre kontrollera och helst eliminera *vägsaltningen*.

Såsom utskottet tidigare under en rad av år framhållit är frågorna om saltningen och dess omfattning av stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten och framkomligheten vintertid är sålunda beroende av ett komplicerat samspel mellan trafikanternas beteende och effekten av olika väghållningsåtgärder. På uppdrag av vägverket studerar väg- och trafikinstitutet (VTI) i samarbete med korrosionsinstitutet säkerhets- och framkomlighetsproblem vid olika trafikförhållanden samt saltningens inverkan i olika avseenden. Vägverket har vidare ett omfattande utredningsprojekt hos VTI för att undersöka andra halkbekämpningsmetoder än saltning inkluderande provundersökningar m. m.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av utrednings- och försöksarbetet avstyrks motionen i fråga.

I motion 1983/84:356 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att *"etiska regler för statens vägverk och dess lokala enheter"* fastställs. Sådana regler skulle möjliggöra att den enskilde markägaren och dennes intresse på ett bättre sätt än hittills skulle kunna tillgodoses vid uppkommande skador och olyckshändelser i samband med vägbyggnader. Motionären föreslår därvid också en mycket omfattande utvidgning av informationsskyldigheten från väghållarens och i förekommande fall entreprenörens sida när vägbyggen aktualiseras och genomförs. Det måste enligt motionen med omedelbar verkan fastslås att ansvaret för allt skadevällande gentemot fastighetsägaren vilar på vägverket, som i sin tur kan söka sitt åter av entreprenören. Inte minst i de fall då flera entreprenörer, samtidigt eller efter varandra, är inblandade i ett vägbygge uppstår annars för berörda fastighetsägare en kaotisk situation. Vägverket bör därför inte i kontrakt med entreprenörer få friskriva sig från det primära ansvaret gentemot fastighetsägarna.

Utskottet har från vägverket inhämtat vissa upplysningar i här berörda frågor. Såsom härvid erinras om framgång av 16 § väglagen (1971:948) att vid

utarbetande av arbetsplan samråd i fråga om vägens sträckning och vägföretagets utformning i övrigt skall ske med berörda fastighetsägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Jämlikt 27 § vägkungörelsen (1971:954) skall markägarsammanträde hållas, varvid fastighetsägarna beredes tillfälle att framföra sina synpunkter. Sedan arbetsplanen upprättas skall denna i vissa fall utställas för granskning. De berörda sakägarna skall därvid, enligt vad som framgår av 30 § 3 st. vägkungörelsen, underrättas om den upprättade arbetsplanen, om den tid inom vilken anmärkningar kan framställas samt om var planen och framställda anmärkningar hålles tillgängliga. I underrättelsen skall tillika anges vad som skall tas i anspråk av fastigheten med vägrätt.

Vägverket har nyligen sett över de rutiner som bör tillämpas vid handläggningen av ärenden om skadeståndskrav, som framställs i samband med byggandet av väg. Enligt gällande regler kan ansvaret för en skada, som entreprenören orsakat, åvila antingen entreprenören eller vägverket var för sig eller båda gemensamt. Bestämmelserna reglerar endast vilken av parterna som slutgiltigt skall bära det skadeståndsansvar som vägverket kan ha till följd av entreprenaden. Vägverket kan sålunda inte gentemot utomstående friskriva sig från ansvar. Reglerna påverkar inte den utomståendes rätt till skadestånd av vägverket. Då reglerna dock anses vara komplicerade sägs det vara svårt att avgöra i vilka fall skadeståndsskyldighet föreligger för vägverket. Om den skadelidande riktar sitt krav mot vägverket skall därför enligt de *numera* gällande föreskrifterna verket uppta detta till prövning.

Genom vad sålunda anförts synes syftet med motionen till väsentlig del tillgodosatt. Den utökade informationskyldighet m. m. som av motionären begärts och som med all sannolikhet skulle bli mycket personal- och kostnadskrävande, är utskottet för sin del inte berett att tillstyrka.

Utskottet utgår vidare självfallet från att vägverket i all sin verksamhet iakttar gällande rättsregler samt tillämpar allmänt vedertagna principer om affärsmässigt och servicebetingat agerande. Under hänvisning till vad nu anförts kan utskottet inte finna det motiverat att införa några särskilda etiska regler för verket och avstyrker följaktligen motionen i fråga.

#### **4 Statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar**

Under rubriken Särskilda frågor lägger föredraganden fram vissa förslag beträffande statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Nuvarande regelsystem på området anses i propositionen böra förbättras så

- att statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar skall kunna lämnas till länshuvudmännen,
- att statsbidragen till investeringar i spårbunden kollektivtrafik höjs från 50 % till 70 % samt

– att statsbidrag skall kunna lämnas även till vissa investeringar för kollektivtrafik på SJ:s bannät.

Beträffande *bidragsprocenten* föreslås att densamma för de i propositionen nämnda spåranläggningarna höjs från 50 % till 70 %. Redan i fördelningsplanen för åren 1984–1993 föreslås byggande av flera viktiga spåranläggningar. Det anses vara väsentligt att även dessa omfattas av det nya bidragssystemet. Föredraganden förordar därför att 70 % bidrag tillämpas för de spåranläggningar vars byggande påbörjas efter den 1 januari 1985.

Statsbidrag till *investeringar i spåranläggningar* för uteslutande lokal kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov kan enligt propositionen med nuvarande regler lämnas till investeringar i spårvagnstrafik, tunnelbanetrafik och egna järnvägssystem men däremot inte till anläggningar som hör till statens järnvägars spåranläggningar eller som avser regional trafik.

För att mer likställa förutsättningarna förordas att investeringar på riksnätsdelen av SJ:s bannät bör kunna vara bidragsberättigade investeringsobjekt enligt gängse prioriteringsgrunder. Detta innebär att objekten, sett ur samhällsekonomisk synvinkel, skall vara konkurrenskraftiga i förhållande till övriga investeringsobjekt i fördelningsplanen. Föredraganden anser det rimligt att sådana investeringar på SJ:s bannät bidragsmässigt skall behandlas på samma sätt som investeringar i tunnelbanor, egna järnvägssystem m. m. En förutsättning för detta måste dock vara att SJ och berörd länshuvudman har träffat en långsiktig överenskommelse om trafikuppläggning och när investeringen bör genomföras. De föreslagna utökade bidragsmöjligheterna avser framtida överenskommelser som främst kan vara aktuella att prioritera i kommande fördelningsplan åren 1989–1998. Bidragsmöjligheterna avser inte överenskommelser som redan är träffade och inte heller de delar av en överenskommelse som betalas av SJ. Bidragsmöjligheterna bör även utvidgas till att omfatta investeringar för regional trafik. Föredraganden förordar därför att statsbidrag till investeringar i spåranläggningar bör kunna lämnas till sådana spåranläggningar som faller inom huvudmannens ansvarsområde och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Beträffande *bidragsmottagare* anser föredraganden att statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar förutom till väghållande kommuner även skall kunna lämnas till länshuvudmännen. Rimligtvis bör kommunerna och berörd länshuvudman – på samma sätt som i Stockholms län – kunna komma överens om vem som skall vara mottagare av bidrag för dessa ändamål. Länshuvudmännen i övriga län bör även kunna få del av det generella bidraget (schablonbidraget) som de väghållande kommunerna i berört län erhåller. Den för Stockholms län tillämpade principen för att avskilja kollektivtrafikandelen bör därvid utnyttjas.

Till de icke väghållande kommunerna kan bidrag lämnas till vissa kollektivtrafikinvesteringar via det s. k. cykelbidraget. Föredraganden förordar att även sådana bidrag skall kunna lämnas till länshuvudmännen.

Statsbidrag till väghållande kommuner m. m. regleras i förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning m. m. och förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik (omtryckt 1982:854). Det förutsätts i propositionen få ankomma på regeringen att besluta de ändringar i dessa författningar som erfordras. Ändringarna anses böra träda i kraft den 1 januari 1985.

Utskottet delar föredragandens i anslutning härtill framförda uppfattning om vikten av att väganslagen används på ett samhällsekonomiskt rationellt sätt samt att en bättre balans erhålles mellan individuell och kollektiv trafik. Då utskottet inte heller i övrigt funnit anledning till erinran mot förslagen i fråga tillstyrks desamma.

## 5 Hemställan

Utskottet hemställer

### *Anslags- och bidragsfrågor*

1. att riksdagen till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 6 985 000 kr.,
2. att riksdagen
  - a. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1983/84:663 (vpk) i denna del till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 3 961 000 000 kr.,
  - b. medger att regeringen lämnar vägverket de beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften som föredragande departementschefen i propositionen förordat,
  - c. medger att regeringen i enlighet med föredragandens förslag vid behov när allmän väg övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslagen *Drift av statliga vägar* och *Bidrag till drift av enskilda vägar*,
  - d. godkänner att jämkning av kostnadsramar för åren 1984 och 1985 för anslagen till *Drift av statliga vägar* resp. *Byggnad av statliga vägar* får ske i enlighet med föredragande departementschefens förslag,
  - e. lämnar motion 1983/84:2116 (m) yrkande 4 om behovet av underhåll av befintligt vägnät utan åtgärd,
3. beträffande *särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden*  
att riksdagen avslår motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 6 och 1983/84:2433 (c) yrkande 2,

4. beträffande *forskning och provning av brobeläggningar m. m.*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:2433 (c) yrkande 1,
5. beträffande *trafiksituationen på de gotländska grusvägarna*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:816 (c),
6. beträffande *låne- eller leasingförfarande i samband med vissa brobyggnader*  
att riksdagen
  - a. avslår motion 1983/84:820 (m, c, fp) i denna del om brobyggnader inom Öckerö kommun,
  - b. avslår motion 1983/84:1792 (c, m, fp) i denna del om ett brobyggnadsprogram för Bohuslän,
  - c. avslår motion 1983/84:359 (c) om byggande av bro över Vallsundet vid Storsjön i Jämtland,
7. beträffande *avgift för färd på Ölandsbron*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:1766 (m),
8. beträffande *vissa frågor om byggande och underhåll av vägar*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:2509 (m) yrkande 17,
9. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1983/84:2496 (m) yrkande 1 till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 900 000 000 kr.,
10. beträffande *fördelningen av det statliga vägbyggnadsanslaget på riksvägar och länsvägar*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:414 (c) yrkande 1,
11. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 2, 1983/84:2491 (fp) yrkande 2 och 1983/84:2496 (m) yrkande 2 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 698 000 000 kr.,
12. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1983/84:2496 (m) yrkande 3 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 340 000 000 kr.,
13. beträffande *ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1983/84:414 (c) yrkandena 3 och 4, 1983/84:449 (m), 1983/84:665 (c) och 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del, godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna härför,
14. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 5, 1983/84:663 (vpk) i denna del och 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 266 500 000 kr.,

15. att riksdagen till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 30 000 000 kr.,
16. att riksdagen till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 28 400 000 kr.,
17. att riksdagen
  - a. medger att vägverket lämnas det beställningsbemyndigande avseende reservbromateriel som föredragande departementschefen förordat,
  - b. till *Vägverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 28 500 000 kr.,

*Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna* (mom. 18–19)

18. att riksdagen
  - a. avslår motionerna 1983/84:672 (fp), 1983/84:1265 (fp) och 1983/84:1272 (s, m, c, fp) alla om utbyggnad av Europaväg 6, m. m.,
  - b. avslår motion 1983/84:820 (m, c, fp) om brobyggen i Öckerö kommun till den del motionen avser flerårsplanerna,
  - c. avslår motion 1983/84:1792 (c, m, fp) om ett brobyggnadsprogram för Bohuslän till den del motionen avser flerårsplanerna,
  - d. avslår motion 1983/84:1283 (s, m, c) om en broförbindelse över Fårösund,
19. att riksdagen
  - a. avslår motion 1983/84:1788 (m) om trafikfrågor i Stockholmsregionen till den del motionen avser vägfrågor,
  - b. avslår motion 1983/84:2500 (fp) om trafikinvesteringar i Storstockholmsregionen till den del motionen avser väginvesteringar,
  - c. avslår motion 1983/84:2043 (c, m, fp) om länsvägarna i Värmland,
  - d. avslår motion 1983/84:2435 (c) yrkande 3 i vad avser vägar i Malmöhus län,
  - e. avslår motion 1983/84:669 (s) om en cykelled mellan Stockholm och Göteborg,

*Övriga frågor*

20. beträffande *åtgärder mot vägsaltets skadeverkningar*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:660 (c),
21. beträffande *etiska regler för vägverket*  
att riksdagen avslår motion 1983/84:356 (m),

*Statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar*

22. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m.

Stockholm den 10 april 1984

På trafikutskottets vägnar  
KURT HUGOSSON

*Närvarande:* Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s), Ingrid Andersson (s), Bo Nilsson (s) och Bertil Jonasson (c).

**Reservationer****1. Anslaget Drift av statliga vägar (mom. 2 a)**

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "anslaget Drift av enskilda vägar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner i och för sig förslagen välmotiverade och är därför i princip berett att tillstyrka desamma. I sammanhanget vill dock utskottet erinra om situationen för det enskilda vägnätet och dess behov.

Fjollårets riksdagsbeslut att sänka det statliga bidraget till drift av enskilda vägar med 20 %, dvs. från 70 % till 50 %, utlöste som bekant stor diskussion. Man såg denna sänkning som en kostnadsövertäring på glesbygdens befolkning, som därigenom riskerade att få kraftigt höjda vägavgifter i de fall kommunerna var obenägna att höja sina anslag. Många kommuner i de berörda bygderna har på grund av försämrat skatteunderlag, arbetslöshet och ökade kostnader inte ansett sig ha möjligheter att göra ytterligare satsningar. Statsbidraget är avsett att kompensera de enskilda väghållarna för att vägarna i fråga används för allmän trafik. I och med den ökade bilismen har självfallet benägenheten att använda de enskilda vägarna för allmän trafik ökat såväl för privata resor som för turism och nyttotransporter av skilda slag.

Det synes bl. a. därför vara nödvändigt att höja det av regeringen föreslagna anslaget till underhåll av enskilda vägar med 35 milj. kr. Det är angeläget att denna höjning ses som en prioriteringsfråga varför utskottet

anser att dessa 35 milj. kr. bör överföras från anslaget Drift av statliga vägar till anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar. Motion 1983/84:663 (vpk) tillstyrks alltså i denna del.

*dels* att utskottets hemställan under 2 a bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen

- a. med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motion 1983/84:663 (vpk) i denna del till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 3 926 000 000 kr.,

**2. Särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden (mom. 3)**

Rune Torwald och Bertil Jonasson (båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet vill med" och på s. 8 slutar med "särskilt anslag." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser för sin del vidare att 20 milj. kr. bör tas upp på ett särskilt anslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden. Insatserna härför bör f. ö. också kunna få viss betydelse för att minska arbetslösheten, särskilt ungdomsarbetslösheten, i glesbygd.

Med tillstyrkande av motionerna i denna del föreslår därför utskottet att sådana särskilda insatser kommer till stånd och att för nästa budgetår 20 milj. kr. anvisas härför.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden*

att riksdagen med bifall till motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 6 och 1983/84:2433 (c) yrkande 2 till *Bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 20 000 000 kr.,

**3. Låne- eller leasingförfarande i samband med vissa brobyggnader (mom. 6)**

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Göran Riegnell (m) och Bertil Jonasson (c) anser

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

I överensstämmelse med vad som anförts i motionerna bör i det nuvarande finansiella läget behovet av kapitalresurser för byggande av sådana broar varom här är fråga kunna tillgodoses genom "extern finansiering". Förutom att tillgängligt kapital kan utnyttjas för lönsamma samhällsinvesteringar, i stället för finansiella transaktioner, bidrar investeringarna till att upprätthålla entreprenörernas kompetens och vidmakthålla deras byggorganisation i en svag byggkonjunktur. Härtill kommer sysselsättningseffekterna och entreprenörernas behov av referensobjekt.

Det finns alltså enligt utskottet en rad skäl att i nuvarande statsfinansiella läge pröva nya finansieringsvägar speciellt när byggföretagen förklarat sig beredda att ställa kapital till förfogande för brobyggen. Såvitt är känt finns också ett flertal entreprenörer som är villiga att låna ut kapital för att broinvesteringar skall kunna finansieras. Vägverket kan förränta och amortera lånen med i stort sett de driftmedel som frigörs när färjetrafiken kan läggas ned.

Det förhållandet att så många entreprenörer är beredda att avsätta kapital för broinvesteringarna gör att någon konflikt med upphandlingskungörelsens bestämmelser inte bör uppstå. Vägverkets byggnadsavdelning, som besitter hög kompetens, kan också lämna anbud på resp. brobygge. Härigenom har verket möjlighet att kontrollera att anbudena är skäligena.

Budgettekniska skäl har tidigare framförts mot extra finansiering. Utskottet anser det för sin del vara fel att ett sådant skäl skall förhindra lönsamma investeringar. Av utskottet tidigare begärd redovisning eller förslag i frågan har inte heller lämnats i årets budgetproposition. Det finns därför anledning för riksdagen att nu begära att regeringen prövar formerna för extern finansiering av lönsamma broinvesteringar. En sådan prövning samt förslag med anledning härav kan sedan möjliggöra byggande av exempelvis de i motionerna angivna företagen.

Vad utskottet härom anför, vilket i principfrågan innebär ett tillgodoseende av motionsyrkandena i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. *beträffande låne- eller leasingförfarande i samband med vissa brobyggnader*

att riksdagen med anledning av motionerna 1983/84:820 (m, c, fp) och 1983/84:1792 (c, m, fp) båda motionerna i nu berörda delar samt motion 1983/84:359 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

#### 4. Vissa frågor om byggande och underhåll av vägar (mom. 8)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Med beaktande" och slutar med "motsvarande del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Då nu ordinarie anslag för vägverket samt medel för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl för år 1985 föreslås utgöra planeringsramen är det såsom framhålls i förutnämnda motion skäl att understryka det väsentliga i att vägverkets totala prioriteringsordning över riket får bli vägledande. Alternativet synes vara en ökning av det ordinarie väganslaget på bekostnad av sysselsättningsanslaget, eftersom satsning på objekt länsvis kan leda till sämre samhällsnytta och avkastning än en riksbedömning. Objekt som ger god avkastning och samhällsnytta genererar också fler arbeten.

När vidare vägverket – genom den hårdare förslitningen av bl. a. broar och olika betongkonstruktioner – tvingas prioritera drift och underhåll är det också angeläget att vägverket även i vad avser drift och underhåll får direkt förfoga över AMS-medel (beredskapsmedel). Ett samråd med AMS förutsetts därvid ske.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillgodoseende av motion 1983/84:2509 i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *vissa frågor om byggande och underhåll av vägar*  
att riksdagen med anledning av motion 1983/84:2509 (m) yrkande  
17 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom  
anfört,

#### 5. Anslaget Byggande av statliga vägar (mom. 9)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Beträffande investeringsanslagets" och slutar med "60 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Vad beträffar det ordinarie anslaget storlek för nästa budgetår finner sig utskottet dock inte kunna godta regeringens förslag om 900 milj. kr. Med beaktande av det statsfinansiella läget bör på detta liksom andra viktiga områden en neddragning av medelsanvisningen ske. I enlighet med yrkande 1 i motion 1983/84:2496 (m) bör anslaget därför tas upp med 840 milj. kr.

*dels* att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motion 1983/84:2496 (m) yrkande 1 till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 840 000 000 kr.,

## **6. Fördelningen av det statliga vägbyggnadsanslaget på riksvägar och länsvägar (mom. 10)**

Rune Torwald och Bertil Jonasson (båda c) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s.11 som börjar med "Beträffande fördelningen" och slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Beträffande fördelningen av medlen för byggande av statliga vägar finner utskottet – i likhet med vad som anförts i motion 1983/84:414 (c) – att en alltför stor del nu läggs på riksnätet (1 300 mil) jämfört med vad som kommer länsvägarna (8 500 mil) till del. Enligt vissa uttalanden i 1979 års trafikpolitiska beslut borde såvitt utskottet kan bedöma en rimlig fördelning i stället vara 50 % till vardera riks- och länsvägar. Detta inte minst för att komma till rätta med den eftersläpning, när det gäller upprustning av glesbygdsvägnätet, som kunnat konstateras under senare år. Med tillstyrkande av motionsyrkandet i fråga anser utskottet det därför vara angeläget att en sådan fördelning eftersträvas.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringens till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *fördelningen av det statliga vägbyggnadsanslaget på riksvägar och länsvägar*  
att riksdagen med bifall till motion 1983/84:414 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## **7. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 11)**

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser.

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "lägre medelsanvisning." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som kommit till uttryck i motion 1983/84:2496 (m) om en lägre medelsanvisning för här ifrågavarande ändamål. Anslaget bör således tas upp med ett belopp av 653 milj. kr.

Härigenom tillgodoses också till viss del yrkandena i motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2491 (fp) om en minskning av den förordade medelsanvisningen till 606 milj. kr.

*dels* att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med anledning av motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 2 och 1983/84:2491 (fp) yrkande 2 samt med bifall till motion 1983/84:2496 (m) yrkande 2 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 653 000 000 kr.,

#### **8. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 11)**

Rune Torwald (c), Bertil Jonasson (c) och Olle Grahn (fp) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "lägre medelsanvisning." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2491 (fp) om en lägre anvisning för här ifrågavarande ändamål. Anslaget bör således tas upp med ett belopp av 606 milj. kr. Härigenom tillgodoses också i viss mån yrkandet i motion 1983/84:2496 (m) om en minskning av den förordade medelsanvisningen till 653 milj. kr.

*dels* att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1983/84:2496 (m) yrkande 2 samt med bifall till motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 2 och 1983/84:2491 (fp) yrkande 2 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 606 000 000 kr.,

#### **9. Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 12)**

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

*dels* att den mening i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "310 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Under hänvisning till vad sålunda anförts och med beaktande av angelägenheten att minska statsutgifterna finner sig utskottet böra godta den i motion 1983/84:2496 (m) föreslagna minskningen av anslaget till 310 milj. kr. Motionen tillstyrks alltså i denna del.

*dels* att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motion 1983/84:2496 (m) yrkande 3 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 310 000 000 kr.,

**10. Ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar (mom. 13)**

Rune Torwald (c), Olle Grahn (fp) och Bertil Jonasson (c) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har ingående prövat regeringens förslag och därvid funnit sig inte kunna godta ett på detta sätt differentierat system med de förutsättningar beträffande enskild väghållning och bidrag härför som *nu* gäller. Förslaget innebär bl. a. för flertalet enskilda vägar med blandad fastboende- och fritidsbebyggelse en ytterligare sänkning av bidraget. Riksdagen har f. ö. vid en rad tillfällen tidigare understrukit att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet.

I sammanhanget bör framhållas att de av föredraganden föredragna procenttalen tillämpats på de för kalenderåret 1983 gällande prisnivåerna vid anslagsberäkningen för budgetåret 1984/85.

Utskottet anser mot bakgrund härav att riksdagen bör avslå regeringens förslag i dessa delar och återinföra de regler för statsbidragsgivningen som gällde för budgetåret 1982/83.

Vad utskottet härom anfört innebär ett tillstyrkande av förslagen i denna del i motionerna 1983/84:414 (c) yrkandena 3 och 4, 1983/84:665 (c) och 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del. Vidare tillgodoses till viss del yrkandet i motion 1983/84:449 (m), varför denna bör kunna lämnas utan åtgärd.

*dels* att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar* att riksdagen

- a. med bifall till motionerna 1983/84:414 (c) yrkandena 3 och 4, 1983/84:665 (c) och 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del avslår det av föredragande departementschefen framlagda förslaget till ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar samt beslutar en återgång till de bidragsregler som gällde för budgetåret 1982/83,
- b. lämnar motion 1983/84:449 (m) utan åtgärd,

**11. Anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (mom. 14)**

Rune Torwald (c), Olle Grahn (fp) och Bertil Jonasson (c) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Beräkningen av" och slutar med "motionsyrkandena i denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med beaktande av vad som anförts i den först nämnda motionen om medelsbehovet för enskilda vägar bör anslaget höjas så att bidrag kan utgå med sammanlagt 345 milj. kr. Detta skulle enligt utskottets uppfattning

innehålla oförändrat reallt anslag jämfört med 1982 års budget. Eftersom verket har en reservation på 35 milj. kr., varav endast 10 milj. kr. används för nyintagning av vägar, behövs en anslagsökning med 53,5 milj. kr. jämfört med regeringens förslag för att nå den av utskottet förordade anslagsnivån. Utskottet tillstyrker alltså den i motion 1983/84:414 (c) förordade anslagshöjningen med 53,5 milj. kr. till 320 milj. kr. Härigenom tillgodoses också den i motion 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del föreslagna höjningen med 53 milj. kr. Den i motion 1983/84:663 (vpk) begärda överföringen om 35 milj. kr. från det statliga vägunderhållet har av utskottet redan tidigare avstyrkts. Härav följer att den även här i denna del avstyrks.

*dels* att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt med bifall till motion 1983/84:414 (c) yrkande 5 och med anledning av motion 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del samt med avslag på motion 1983/84:663 (vpk) i denna del till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 320 000 000 kr.,

## **12. Anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (mom. 14) – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen**

Sven Henricsson (vpk) anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Beräkningen av" och slutar med "motionsyrkandena i denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom utskottet i det föregående anfört är den av regeringen föreslagna medelsanvisningen till ifrågavarande ändamål otillräcklig. Anslaget till enskilt vägunderhåll bör, såsom framhålls i motion 1983/84:663 (vpk), prioriteras. Detta bör ske genom att 35 milj. kr. överförs från det statliga vägunderhållet till underhållet för enskilda vägar. I enlighet med vad utskottet sålunda anfört bör anslaget till underhåll av enskilda vägar tas upp med 301,5 milj. kr. Genom utskottets ställningstagande tillgodoses också i viss mån yrkandena i motionerna 1983/84:414 (c) och 1983/84:2491 (fp) om en i förhållande till regeringens förslag höjd medelsanvisning för ändamålet.

*dels* att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1983/84:414 (c) yrkande 5 och 1983/84:2491 (fp) yrkande 1 i denna del samt med bifall till motion 1983/84:663 (vpk) i denna del till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 301 500 000 kr.

## Särskilda yttranden

### 1. Avgift för färd på Ölandsbron (mom. 7)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Ricgnell (alla m) anför:

Redan när Ölandsbron planerades diskuterades en avgiftsfinansiering. Trots att intäkterna då bedömdes kunna bli förhållandevis höga ansågs en avgiftsfinansiering av skilda skäl inte motiverad. Den tidigare beräknade trafiken över bron har emellertid överträffats avsevärt. Detta har i sin tur lett till en omfattande förslitning såväl på bron som på ön.

En avgift för överfärden till Öland sommartid när trafiken är som intensivast menar vi därför numera skulle kunna ge goda inkomster som kunde bli ett bidrag till underhållet av bron. Det finns nu vidare tullsystem som prövats på skilda håll utomlands och som är så administrativt enkla att intäkterna inte i alltför hög grad behöver reduceras genom täckning av administrationskostnaderna.

Viss okynnesåkning över till Öland förekommer onekligen sommartid. En dämpning härvidlag kunde även ge till resultat att det slitage på den känsliga och vackra Ölandsnaturen som nu sker något kunde minskas.

### 2. Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 18 a)

Olle Grahn (fp) anför:

Som skäl för riksdagen att ej ta ställning till en rad olika motionsyrkanden om skilda smärre vägprojekt i olika delar av landet görs gällande att projekten har stor angelägenhetsgrad inte minst ur arbetsmarknads- och regionalpolitiska synpunkter. Yrkandet avseende E 6:ans utbyggnad till motorvägsstandard bygger främst på den stora samhällsekonomiska betydelse och lönsamhet denna väginvestering beräknas ha. Den bör därvid jämföras med behandlingen av broprojekt, där vägverket genom särskilda dispositioner kan utföra lönsamma broinvesteringar. Vad beträffar E 6:ans utbyggnad bör dessutom arbetsmarknadsmedel kunna påräknas till en viss del.

Utbyggnad av E 6:an till motorväg på sätt som anförts i motionerna bör ses som ett program för ekonomiskt lönsam investering i infrastrukturen, där arbetsmarknadspolitiska aspekter kan komma att vägas in.

