Trafikutskottets betänkande 1986/87:19

om anslag till Vägväsende m.m.
(prop. 19986/87:100 bil. 8)

TU
1986/87:19

Sammanfattning

I betänkandet behandlas och tillstyrks regeringens förslag beträffande väganslagens storlek och disposition. Utskottet ställer sig bakom förslaget om bärighetshöjande åtgärder, vilket innebär att de högsta tillåtna fordonsvikterna skall anpassas till EG-bestämmelserna. För att klara detta skall, utöver ordinarie medel, sammanlagt 5 750 milj. kr. satsas på bärighetshöjande åtgärder under tio år. Utskottet tillstyrker också förslaget att etappindela motorvägsbygget mellan Stenungsund och Uddevalla. I en första etapp bör E 6 byggas ut som motorväg från Stenungsund fram till Ljungskile.

Utskottet avstyrker – under hänvisning till gällande lagstiftning m.m. om prövning av vägfrågor – ett 50-tal motioner med krav på utbyggnader av vägar inom vissa län eller regioner.

Vidare avstyrks motionsledes framförda förslag angående förbud mot vägsaltning, att pågående försök med saltfria regioner skall utvidgas till Värmlands län samt att vägverket skall bära ansvaret för alla skador som underentreprenörer orsakar.

Med anledning av utskottets ställningstagande har elva reservationer och fem särskilda yttranden avgivits.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Vägväsende

I proposition 1986/87:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnitt B. Vägväsende punkterna B 1.–B 7. och B 9. (s. 28–58) föreslagit riksdagen

att till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m. m. för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 10 450 000 kr. (punkt B 1.),

att godkänna vad som i propositionen har anförts om användningen av anslaget B 1. för vägverkets internrevision (punkt B 1.),

att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 4 543 760 000 kr. (punkt B 2.),

att medge att regeringen lämnar vägverket de beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften som har förordats i propositionen (punkt B 2.),

att medge att regeringen vid behov när allmän väg för vilken staten är väghållare övergår till kommunal eller enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan detta anslag och

anslagen B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (punkt B 2.),

att godkänna att jämkning av kostnadsramarna för anslagen Drift av statliga vägar resp. Byggande av statliga vägar för åren 1987 och 1988 får ske i enlighet med vad som i propositionen har anförts (punkt B 2.),

att godkänna att jämkning mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med vad som i propositionen har anförts (punkt B 2.),

att godkänna att vägverket får träffa hyresköpavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 75 000 000 kr. (punkt B 2.),

att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 1 020 000 000 kr. (punkt B 3.),

att godkänna vad i propositionen har förordats beträffande finansieringen av utbyggnaden av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile (punkt B 3.),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 663 718 000 kr. (punkt B 4.),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på370 000 000 kr. (punkt B 5.),

att till Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på407 800 000 kr. (punkt B 6.),

att godkänna att medel från anslaget B 6. får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad som i propositionen har anförts (punkt B 6.),

att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 33 940 000 kr. (punkt B 7.),

att godkänna vad som i propositionen har anförts om användningen av anslaget B 7. för upprustning av vissa vägar (punkt B 7.),

att till Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 575 000 000 kr. (punkt B 9.),

att godkänna vad som i propositionen har anförts om användningen av anslaget B 9. för inköp av vågar (punkt B 9.).

Beträffande anslag till Vägverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1987/88 (punkt B 8.) avser regeringen att återkomma i särskild proposition om försvarspolitiskt beslut.

Motionerna

1986/87:T202 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett särskilt investeringsbeslut för omfattande ombyggnad av Europaväg 6 inom Bohuslän.

1986/87:T204 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 9–14),

9. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som förordas i motionen om en decentralistisk inriktning av vägpolitiken,

10. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om uppdelning av anslagen Drift av statliga vägar i enlighet med vad som anges i motionen,

11. att riksdagen beslutar att till Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för budgetåret 1987/88 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 200 000 000 kr. förhöjt anslag på 775 000 000 kr.,

12. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 463 718 000 kr.,

13. att riksdagen beslutar att återinföra de principer om 70-procentiga bidrag m.m. till Drift av enskilda vägar som gällde budgetåret 1982/83,

14. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av enskilda vägar m.m. för budgetåret 1987/88 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 25 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag på 432 800 000 kr.

1986/87:T209 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4 och 6),

4. att riksdagen med hänvisning till vad i motionen anförs om tunga fordons slitage på vägbanorna avslår förslaget till förändring av högsta tillåtna maxvikter för lastbilar och ekipage,

6. att riksdagen

a) avslår förslaget till utbyggnad av motorväg E 6 såväl fram till söder om Ljungskile som hela sträckan Stenungsund–Uddevalla,

b) att riksdagen hos regeringen begär förslag till upprustning av nämnda sträcka med hänvisning till trafiksäkerhetsskäl.

1986/87:T212 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbättring av vissa vägar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande behovet av broförbindelser.

1986/87:T213 av Lennart Alsén m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en upprustning av väg E 66.

1986/87:T218 av Per-Ola Eriksson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A465 (c) anförts om ett uppdrag till vägverket att utarbeta en förberedande arbetsplan för väginvesteringar inom Råne älvdal.

1986/87:T219 (delvis) av Kjell Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:A461 (s) anförts om kommunikationerna i Kronobergs län såvitt gäller vägarna.

1986/87:T220 (delvis) av Gunilla André och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Ub680 (c) anförts om E 3 och länsvägar i Skaraborgs län.

1986/87:T221 av Ulf Adelsohn m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motion 1986/87:A463 (m) beträffande inriktningen av det statliga väganslaget.

1986/87:T222 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar uttala sig mot genomförandet av ett motorvägssystem i enlighet med de s.k. Scandinavian Link-planerna.

1986/87:T223 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av ökade anslag till Värmlands vägnät.

1986/87:T224 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisar ett reservationsanslag för budgetåret 1987/88 på 564 milj. kr.,

2. att riksdagen till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 300 milj. kr.

1986/87:T225 av Åke Wictorsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av resurser för väginvesteringar och upprätthållande av kollektivtrafiken i Stockholms län.

1986/87:T226 av Nils-Olof Gustafsson och Margareta Winberg (båda s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts dels beträffande eliminering av tjällossningsskador, dels beträffande det stora behovet av bärighetshöjande åtgärder av länets vägar och broar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökade ordinarie anslag till byggande och drift genom en regionalpolitisk förskjutning av medel från söder till norr.

1986/87:T227 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om fördelning av statliga anslag vad gäller vägar och kollektivtrafik till Stockholms län.

1986/87:T228 av Siw Persson m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen hos regeringen begär att vägverket beaktar de i motion 1986/87:A490 (fp) framförda skälen vid planeringen av vägnätet i Skåne perioden 1988–1997.

1986/87:T230 av Bengt Wittbom m.fl. (m, fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A496 (m, fp) anförts angående kommunikationernas betydelse för utvecklingen vad gäller vägarna i Örebro län.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 8), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Vägar.

1986/87:T301 av Lena Öhrsvik (s) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om jämförande kostnadsberäkningar vid större vägbyggen.

1986/87:T303 av Rune Evensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att riksväg 45, sträckan Göteborg – Trollhättan/Vänersborg, bör ingå i det nationella stamvägnätet.

1986/87:T304 av Gunnar Biörck i Värmdö (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om vägverkets primära ansvar för alla skador som vållas markägare oavsett om arbetet utförts i egen regi eller utlagts på entreprenad.

1986/87:T305 av Göran Magnusson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av medel för E 18 från Köping mot Arboga och Örebro.

1986/87:T306 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en broförbindelse till Marstrand snarast bör projekteras och byggas av vägverket,
2. att riksdagen därjämte anvisar anslag till vägverket för detta projekt i statsbudgeten för budgetåret 1987/88.

1986/87:T307 av Ove Karlsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av kraftiga satsningar på vägarna – byggande, upprustning och underhåll – för att öka framkomligheten på vägarna i Kopparbergs län.

1986/87:T308 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett program för utbyggnad av broförbindelser inom Göteborgs och Bohus län.

1986/87:T309 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av väg 164/163 från E 6 till länsgränsen Bohuslän/Dalsland.

1986/87:T310 av Johnny Ahlqvist och Börje Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om förbättringar av Europaväg 66.

1986/87:T311 av Johnny Ahlqvist m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande behovet av en förbättrad vägförbindelse mellan Blekinge–nordöstra Skåne och västkusten.

1986/87:T312 av Rune Thorén (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att åter snarast öppna väg 957 Börstad–Egebyåsen inom Vadstena och Motala kommuner i Östergötlands län.

1986/87:T313 av Bo Nilsson och Bengt Silfverstrand (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om alternativa möjligheter att finna en lösning på frågan om kommunikationerna till Ven och finansieringen av dessa,

2. att riksdagen i övrigt som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om statens ansvar för Ventrafiken.

1986/87:T314 av Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att investeringar i vägnätet måste få en starkare regionalpolitisk inriktning med bl.a. en snabbare upprustning av E 66 och andra eftersatta vägar i Kalmar län.

1986/87:T315 av Helge Klöver (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett skyndsamt förverkligande av södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo.

1986/87:T316 av Göte Jonsson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en annorlunda fördelning av de samlade anslagen för väginvesteringar.

1986/87:T317 av Bruno Poromaa (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att åtgärder vidtas så att kraven i motionen så snart som möjligt uppfylls.

1986/87:T318 av Wivi-Anne Cederqvist m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bättre kommunikationer i Bergslagsregionen.

1986/87:T319 av Christina Pettersson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av att snarast bygga en vägbro över Vätö sund.

1986/87:T320 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett tullavgiftssystem i enlighet med vad i motionen anförts.

1986/87:T321 av Jan Fransson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av väg 46, sträckan Alvared–Smårör.

1986/87:T322 av Lennart Brunander (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggande och underhåll av vägar i Sjuhäradsbygden,

2. att riksdagen beslutar att anslaget för byggande av riksvägar i Älvsborgs län ökas så att färdigställandet av riksväg 41 tryggas,

3. att riksdagen begär att regeringen fördelar väganslagen så att grusvägnätet i Sjuhäradsbygden kan upprustas.

1986/87:T323 av Anders Björck (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett snabbt igångsättande av nybyggnaden av väg 31 mellan Nässjö och Jönköping.

1986/87:T324 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om väganslagens storlek till Älvsborgs län,

2. att riksdagen beslutar att stödområdet i Älvsborgs län även skall omfattas av anslaget B 9. Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1986/87:T325 av Nils T Svensson och Lennart Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att utredningen för översyn av statlig och kommunal väghållning får i uppdrag att utreda frågan om ansvarsfördelningen för att få till stånd en bättre trafikservice längs svenska vägar.

1986/87:T327 av Stig Alemyr m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väginvesteringar för näringsliv och sysselsättning i Kalmar län.

1986/87:T328 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en snabb upprustning av vägnätet i Södermanlands län.

1986/87:T329 av Lennart Alsén m.fl. (fp, s, m, c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av broar i Blekinge.

1986/87:T331 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett vägbyggnadsprogram upprättas för E 6 norr om Uddevalla, vari hög prioritet ges åt de förslag som angetts i motionen.

1986/87:T332 av Inga Lantz m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kommuner och landsting bör tillförsäkras ett ökat inflytande över vägplaneringen i enlighet med vad som anförs i motionen.

1986/87:T333 av Ivar Virgin och Sten Svensson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att prioriteringen mellan landets Europavägar bör ske utifrån den hittills tillämpade ekonomiska bedömningsmodellen.

1986/87:T334 av Margareta Gard (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utbyggnad och upprustning av vägen mellan Vansbro och Sälen.

1986/87:T335 av Torsten Karlsson och Helge Hagberg (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att det nationella stamvägnätet skall utgöras av riksvägarna 50, 60 och 68 mellan Gävle och Jönköping,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägverkets planering inför ny planeringsomgång bör knyta kontakter med t.ex. länsmyndigheterna i Örebro län.

1986/87:T336 av Erik Janson och Gunnar Thollander (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av förbud mot vägsaltsanvändning.

1986/87:T339 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att medel för bärighetshöjande åtgärder på det sekundära och tertiära länsvägnätet även skall kunna fördelas till län med särskilda behov i södra Sverige.

1986/87:T340 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3),

1. att riksdagen hos regeringen begär att fördelningssystemet beträffande väganslagen ses över, varvid beräknad avkastning per objekt i högre grad skall vara styrande för ordningen över landet,

2. att riksdagen hos regeringen begär att miljöskonande kringfartsleder prioriteras,

3. att riksdagen hos regeringen begär att Stockholms län tilldelas sin rättmätiga andel av väganslagen.

1986/87:T341 av Claes Rensfeldt m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förlängning av Sjöfallsleden Ritsem–Skjommen.

1986/87:T342 av Sigge Godin m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en plan för utbyggnad av E 4 längs Norrlandskusten så att motorväg eller motortrafikled erhålls för hela sträckan Stockholm–Umeå.

1986/87:T343 av Ingemar Konradsson m.fl. (s, m, fp, c, vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av E 3, E 18, väg 60/68 och väg 50.

1986/87:T344 av andre vice talman Karl Erik Eriksson (fp) vari yrkas att riksdagen uttalar att försök med minskad vägsaltning bör ske i Värmlands län.

1986/87:T345 av Marianne Andersson och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen sagts om byggande av vägen Herrljunga–Vårgårda.

1986/87:T347 av Bengt Rosén och Olle Grahn (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen sägs om standardhöjning av Europaväg 3.

1986/87:T348 av Rune Jonsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:Ub639 (s) anförts om behovet av förbättring av vägnätet i Västernorrlands län genom särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1986/87:T350 av Kerstin Gellerman och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen ger regeringen i uppdrag att undersöka möjligheten att genom omfördelning eller förstärkta anslag ytterligare tillföra medel i enlighet med vad som anförts i motionen för angelägen vägupprustning i Älvsborgs län.

1986/87:T351 av Rune Backlund och Kersti Johansson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ökade anslag till byggandet av riksvägar i Jönköpings län.

1986/87:T352 av Bo Lundgren och Wiggo Komstedt (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande en standardhöjning av vägnätet i Kristianstad.

1986/87:T353 av Jan Fransson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om E 3:ans betydelse för den regionala utvecklingen.

1986/87:T354 av Ulla Tillander (c) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående färjeförbindelsen Ven–Landskrona.

1986/87:T355 av Stina Gustavsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Kronobergs län som ett skogslän och dess behov av medel ur anslaget B 9.

1986/87:T356 av Nils G. Åsling (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid fördelning av särskilda medel för förstärkningsarbeten på vägsystemet fördelningen mellan olika län bör ske på sådant sätt att hänsyn tas till den befintliga vägstandarden och andelen grusvägar.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:A494 (c).

1986/87:T357 av Jens Eriksson och Ivar Virgin (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om vikten av att inför kommande väginvesteringar på västkusten miljöaspekterna tas i beaktande.

1986/87:T358 av Åke Gustavsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en nybyggnation av riksväg 31 på sträckan Öggestorp–Nässjö och att detta tas inom befintliga ramar under budgetåret 1987/88.

1986/87:T359 av Olle Svensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att bevara E 3:ans roll i det svenska vägnätet, om behovet av förbättringar på E 3:ans sträckning inom Södermanland samt vad i övrigt anförts om vägarna i Södermanlands län.

1986/87:T360 av Martin Olsson och Görel Thurdin (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A491 (c) anförts om regionalpolitiska hänsynstaganden och beaktande av Västernorrlands läns speciella behov och förhållanden vid fördelning av väganslag.

1986/87:T361 av Jan Sandberg m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den lokala trafikplaneringen bör inriktas på att underlätta bilarnas framkomlighet i syfte att minska avgasutsläppen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen angetts om de positiva miljöeffekter för Stockholmsregionen som en utbyggnad av kringfartsleder medför,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de statliga väganslagens fördelning i större utsträckning bör utgå efter landets befolkningstäthet och transportarbetets intensitet.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1986/87:Jo836 (m).

1986/87:T407 av Anders Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en ökad satsning på cykelleder.

1986/87:T540 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen beslutar att förslag om väginvesteringar på väg E 6. rörande motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla, avslås.

1986/87:T934 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen beslutar att som sin mening uttala att Blåviksfärjan mellan Torpön och fastlandet ej får dras in.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:A466 (c).

Utskottet

1 Vägpolitikens inriktning

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut är målet för väghållningen att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande transportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Denna allmänna målsättning har regeringen konkretiserat i tre delmål.

Det *första* målet är att upprätthålla standarden på vägnätet. 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 eftersläpande vägunderhållet bör återhämtas under de närmaste 10 till 15 åren. Det *tredje* målet är att öka serviceåtgärderna på framför allt det lågtrafikerade vägnätet. Det gäller då i första hand insatserna beträffande vintervägh̊llningen.

Den samordnade transportmarknad som är under framväxt inom EG ställer enligt föredragande departementschefen ökade krav på en effektiv och till EG anpassad väghållning. Föredraganden vill därför utöver de tre tidigare nämnda målen komplettera med ett *fjärde* mål innebärande att huvuddelen av vägnätet genom särskilda insatser förstärks så att det kan upplåtas för de fordon som sedan den 1 juli 1986 är tillåtna enligt de viktbestämmelser som gäller för gränsöverskridande trafik inom EG.

Byggande av vägar kan ibland medföra relativt omfattande miljöintrång. Det är därför enligt föredraganden angeläget att miljöfrågorna beaktas i tillräcklig omfattning i vägplaneringsprocessen. Föredraganden anser att denna process därför bör fördjupas och kompletteras på ett sådant sätt att miljökonsekvenserna beskrivs utförligt i ett så tidigt planeringsskede som möjligt och att miljövårdande myndigheter och organ på lokal och regional nivå bereds möjlighet att delta i detta tidiga skede av vägplaneringsprocessen.

I proposition 1986/87:135 om ändringar i miljöskyddslagen m.m. som senare kommer att behandlas av riksdagen föreslår regeringen att väglagen kompletteras med krav på att den för byggande av väg föreskrivna arbetsplanen också skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Regeringen har vidare för avsikt att besluta att fastställandet av de tioåriga vägbyggnadsplanerna i fortsättningen skall ske efter samråd med naturvårdsverket och med rätt för verket att överklaga sådana planer till regeringen.

I motion T204 (c) framhålls att ett bra vägnät har avgörande betydelse såväl för den enskilda bilisten som för industrins transporter. Detta gäller inte bara

för de mest trafikerade vägarna utan för landets alla vägar. Enligt motionen bör riksdagen markera detta genom att uttala sig för en mer *decentralistisk inriktning av vägpolitiken.*

I motion T332 (vpk) yrkas att *kommuner och landsting tillförsäkras ett ökat inflytande över vägplaneringen.*

Utskottet vill erinra om att i de föreskrifter för vägplaneringen som regeringen beslutat framhålls att det högtrafikerade vägnätets standard skall anpassas till trafikutvecklingen samtidigt som det lågtrafikerade vägnätet skall ges en tillfredsställande standard. De nya vägbyggnadsplanerna som kommer att gälla för åren 1988–1997 skall utformas på grundval av sedvanliga samhällsekonomiska bedömningar och på ett sådant sätt att de beaktar de vägbyggnadsbehov som finns i *hela* landet.

Utskottet vill också understryka att vägplaneringen är decentraliserad. En prioritering och bedömning av olika vägobjekt sker ute i kommunerna och på länsmyndigheterna. Vägbyggnadsplanerna kommer därför att återspegla den prioritering som kommer fram i denna decentraliserade beslutsprocess.

Av det anförda följer att syftet med motionsyrkandena synes tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är inte erforderlig. Motionerna avstyrks följaktligen i denna del.

I motion T232 (m) framhålls att det bör övervägas att ge vägverket en *ändrad driftsform* för att bl.a. ge verket frihet till upplåning och möjlighet att finansiera angelägna objekt utanför statsbudgeten. Delar av verksamheten borde enligt motionen kunna avgiftsbeläggas och kommersialiseras. Bolags- eller affärsverksform bör övervägas.

Utskottet förutsätter att denna fråga tas upp i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. I avvaktan på resultatet av detta arbete som kommer att förläggas riksdagen år 1988 påkallar motionsyrkandet ingen riksdagens åtgärd varför det avstyrks av utskottet.

2 Anslags- och bidragsfrågor

2.1 Ämbetsverksuppgifter m.m.

Från anslaget betalas vissa kostnader för central administration, översiktlig vägplanering, fastställande av arbetsplaner samt järnvägsärenden.

Föredraganden beräknar kostnaderna för år 1988 till 10,45 milj. kr. och föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med detta belopp. Därvid har även kostnaderna för vägverkets internrevision beaktats. En sådan har inrättats i enlighet med regeringens beslut den 11 juni 1986.

Utskottet tillstyrker såväl medelsberäkningen som vad föredraganden anfört om användningen av anslaget för internrevision.

2.2 Drift av statliga vägar

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för drift av statliga vägar, vissa förbättringsarbeten samt investeringsutgifter för vägverkets anläggningstillgångar.

Kostnadsramen för den statliga driftverksamheten år 1988 bör enligt

föredraganden fastställas till 4 293,76 milj. kr. För anskaffning av anläggningstillgångar beräknas 250 milj. kr. Förslaget innebär en ökning av anslaget för nästa budgetår med 123,76 milj. kr. till totalt 4 543,76 milj. kr.

Utskottet som anser att en ökning av vägverkets resurser för vägunderhållet är nödvändig tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Utskottet tillstyrker vidare föredragandens förslag till beställningsbemyndiganden vilket ger vägverket möjlighet att anskaffa de olika anläggningstillgångarna så ekonomiskt som möjligt.

Utskottet har inget att erinra mot att regeringen bemyndigas att vid behov – när allmän väg övergår till kommunal eller enskild väghållning – låta vägverket överföra medel mellan det statliga driftanslaget och anslagen för bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. bidrag till byggande och drift av enskilda vägar.

Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter att – i den mån arbetsmarknadsläget, kravet på ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra skäl motiverar det – bemyndiga vägverket att under år 1987 resp. år 1988 jämka föreskrivna kostnadsramar för dessa år, t.ex. genom att under andra halvåret 1987 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1988.

I syfte att effektivisera väghållningen och underlätta planeringen bör vägverket dessutom ha möjlighet att göra mindre justeringar under ett enskilt år mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen.

Slutligen tillstyrks förslaget att det böra vara möjligt för vägverket att långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 75 milj. kr.

I motion T204 (c) framhålls vikten av att vägverket lever upp till ambitionen i 1979 års trafikpolitiska beslut att cirka hälften av driftmedlen bör fördelas vardera på riksvägarna resp. länsvägarna. Enligt motionen bör därför *anslaget till drift av statliga vägar uppdelas i ett anslag till Europa- och riksvägar och ett anslag till övriga statliga vägar.*

Som utskottet redan påtalat har regeringen bl.a. föreskrivit att vägplaneringen skall utgå från att det lågtrafikerade vägnätet ges en tillfredsställande service samt att vägbyggnadsbehov i hela landet skall beaktas. Med hänvisning till dessa föreskrifter förutsätter utskottet att behoven på det lågtrafikerade nätet beaktas i erforderlig utsträckning. Utskottet är inte berett att förorda en uppdelning av anslaget och avstyrker därför motionen i denna del.

I motion T320 (m) framhålls att Ölandsbron har fått stora skador. Enligt motionären vore det rimligt om *turisterna bidrog till underhållskostnaderna genom en tullavgift.* Ett tullsystem bör användas endast i en färdriktning med gratispassage för fast boende och dessutom bara under en del av året, t.ex. sommartid.

I sitt betänkande TU 1986/87:12 framhöll utskottet att det inom trafiksektorn finns en rad projekt som är angelägna att utföra men som inte inom rimlig tid kan finansieras över statsbudgeten och att det därför är angeläget att pröva alternativa finansieringsformer. Utskottet erinrade om att olika

finansieringfrågor behandlas såväl i den s.k. väghållningsutredningen som i det trafikpolitiska översynsarbete som bedrivs inom kommunikationsdepartementet. Resultatet av detta arbete borde avvaktas.

Med hänvisning till vad som sålunda anförts avstyrks motionen.

I motion T312 (c) yrkas att vägverket får i uppdrag att åter snarast öppna *väg 957 Börstad–Egebyåsen* i Östergötlands län. Enligt motionären är beslutet om indragning mycket dåligt underbyggt. En i stort sett enig allmänhet i kringliggande bygder önskar att vägen skall hållas öppen.

Vägverket beslutade i januari 1986 att den akutella vägen skulle dras in från allmänt underhåll. Detta beslut överklagades hos regeringen som emellertid avslog besvären. Staten svarar endast för sådana vägar som har ett visst allmänt intresse. Grunderna för vilka vägar som bör vara allmänna framgår av väglagen och förarbetena till denna.

Utskottet som inte anser skäl föreligga att frångå gällande beslutsordning avstyrker motionen i fråga.

I motion T934 (c) begärs att riksdagen beslutar att *Blåviksfärjan* mellan Torpön och fastlandet ej får dras in.

Vägförvaltningen i Östergötlands län har väckt frågan om indragning av den s.k. Blåviksfärjan. Länsstyrelsen har avstyrkt indragning. För närvarande bereds ärendet hos vägverket. Om vägverket anser att färjan bör dras in måste frågan avgöras av regeringen, eftersom länsstyrelsen och vägverket i så fall har olika uppfattning.

Utskottet är inte heller i denna fråga berett att förorda att gällande beslutsordning frångås och avstyrker därför motionsyrkandet. Utskottet vill i sammanhanget erinra om sitt ställningstagande i betänkandet TU 1980/81:6 att indragning av färjeförbindelser endast bör ske i de fall detta uppenbarligen medför ringa olägenhet för bygden.

2.3 Byggande av statliga vägar

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för byggande av statliga vägar, vissa förbättringsarbeten samt bidrag till cykelleder m.m. i icke väghållande kommuner.

De nya vägbyggnadsplanerna kommer att gälla åren 1988–1997. Föredraganden förordar att kostnadsramen för år 1988 bestäms till 1 020 milj. kr. och att anslaget tas upp med samma belopp.

Utskottet godtar för sin del den föreslagna medelsanvisningen. Beträffande fördelningen av medlen för byggande av statliga vägar anser utskottet det nu som tidigare vara av stor vikt att länsvägarnas behov i möjligaste mån beaktas samt att en *rimlig* andel av anslaget reserveras härför.

I den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning som fastställdes av nordiska ministerrådet den 26 mars 1985 ingick bl.a. en *ombyggnad av E 6 på delen Stenungsund–Uddevalla*. Regeringen gav i januari 1985 vägverket i uppdrag att projektera en motorväg på denna sträcka. Kostnaden för en sådan ombyggnad beräknades i den nordiska handlingsplanen till omkring 500 miljoner norska kronor.

En arbetsplan för ombyggnad av E 6 på berörd del har den 27 november

1986 fastställts av vägverket i en sträckning genom Ljungskile. Kostnaden för vägutbyggnaden har preliminärt beräknats till ca 970 milj. kr. i 1986 års prisnivå (inkl. moms och projektering).

Eftersom de i arbetsplanen beräknade kostnaderna väsentligt överstiger de kostnader som låg till grund för beslutet i den nordiska handlingsplanen anser föredraganden att det nu inte är möjligt att bygga ut väg E 6 som motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla. Utbyggnaden måste etappindelas. I en första etapp bör enligt föredraganden väg E 6 byggas ut som motorväg från Stenungsund fram till Ljungskile. Kostnaden för en sådan utbyggnad beräknas till 675 milj. kr. i 1986 års prisnivå. Enligt riksdagens beslut avsågs utbyggnaden av väg E 6 på nämnda delar finansieras med medel från den nordiska investeringsbanken (NIB). Föredraganden anser det numera lämpligare att finansiera utbyggnaden av väg E 6 fram till söder om Ljungskile med en rörlig kredit i riksgäldskontoret. Kapitalkostnaderna för den rörliga krediten bör enligt propositionen belasta anslaget Byggande av statliga vägar. Kapitalkostnaderna för år 1987 har beräknats till 5 milj. kr., vilka bör belasta anslaget år 1988.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget att bygga en motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla med finansiering genom lån i den nordiska investeringsbanken. I likhet med föredraganden anser utskottet att utbyggnaden bör etappindelas med hänsyn till de stora kostnadsökningarna. Utskottet tillstyrker därför förslaget i propositionen att väg E 6 i en första etapp byggs ut som motorväg från Stenungsund fram till Ljungskile. Vidare tillstyrks förslaget att finansiera denna utbyggnad med en rörlig kredit i riksgäldskontoret.

Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna T202 (c), T540 (vpk) och T209 (vpk) att *riksdagen avslår förslag till utbyggnad av motorväg på sträckan Stenungsund–Uddevalla* samt yrkandet i den sistnämnda motionen att i stället nödvändig upprustning av nämnda sträcka genomförs av trafiksäkerhetsskäl.

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i motionen T202 (c) att *de projekt som finns i länets vägplan för E 6 från Stenungsund till Svinesund omedelbart planeras och projekteras* samt att den nya finansieringsordningen med lån i riksgäldskontoret används för dessa projekt.

I motionerna T212 (fp) och T331 (fp) framhålls att hela *E 6:an fram till norska gränsen bör byggas om till minst motortrafikledsstandard.* I den förstnämnda motionen omnämns bl.a. också att väg 167 bör få en rimlig upprustning.

Utskottet är inte berett att förorda något avsteg från gällande beslutsordning för de i motionerna aktualiserade objekten. Motionerna avstyrks därför i denna del.

E 6:ans betydelse för miljön tas upp i motionerna T222 (c) och T357 (m). I den förstnämnda motionen yrkas att riksdagen uttalar sig mot genomförande av ett motorvägssystem i enlighet med de s.k. Scandinavian Link-planerna. I den sistnämnda motionen framhålls vikten av att beakta miljöaspekterna inför kommande investeringar på västkusten.

Som framgår av avsnitt 1 i detta betänkande anser föredraganden att

vägplaneringsprocessen bör fördjupas och kompletteras på ett sådant sätt att miljökonsekvenserna beskrivs utförligt i ett så tidigt planeringsskede som möjligt. Regeringen har i proposition 1986/87:135 föreslagit att väglagen kompletteras med krav på att den för byggande av väg föreskrivna arbetsplanen också skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Fastställandet av de tioåriga vägbyggnadsplanerna kommer enligt vad som anmälts i denna proposition att ske efter samråd med naturvårdsverket.

Utskottet anser det angeläget att miljöfrågorna ges stor tyngd i vägplaneringen. Med hänvisning till det anförda förutsätter utskottet att så kommer att ske. De vägar som ingår i den s.k. Scandinavian Link får som alla andra vägbyggnadsobjekt prövas på sedvanligt sätt enligt gällande handläggningsordning för vägbyggen. Syftet med motionerna synes till väsentlig del tillgodosett, varför de inte påkallar någon riksdagens åtgärd. De avstyrks därför av utskottet.

Behovet av *broförbindelser i Bohuslän* tas upp i följande tre motioner.

I motion T306 (vpk) yrkas att en broförbindelse till Marstrand snarast projekteras och byggs av vägverket samt att riksdagen anvisar anslag för projektet.

I motion T308 (c) yrkas att ett program för utbyggnad av broar inom Göteborgs och Bohus län tas fram och att riksdagen uttalar att särskilda anslag erfordras för dessa brobyggen. Bl. a. framhålls behovet av bro till Marstrand och bro vid Svanesund.

I motion T212 (fp) framhålls att det är orimligt att byggandet av broar, vilkas angelägenhet gång på gång understryks av länsorgan och andra myndigheter, ständigt skjuts på framtiden. Även i denna motion omnämns Svanesundsbron och bron till Marstrand.

Utskottet anser för sin del att dessa brobyggen får prövas inom ramen för gällande handläggningsordning för vägbyggen. Utskottet, som inte är berett att anvisa särskilda medel för objekten i fråga, avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

I motion T301 (s) framhålls att det tidigare byggts en del betongvägar i Sverige men att kunnande och utrustning för betongbyggnation försvunnit i takt med att asfalten sjunkit i pris. Enligt motionären vore det värdefullt om man *vid större vägbyggen regelmässigt gjorde jämförande kostnadsberäkningar* på lång sikt där hänsyn också tas till energiåtgång och importbehov.

Byggkostnaderna för betongvägar är högre än för asfaltvägar, medan det motsatta förhållandet gäller för underhållskostnaderna. Under senare år har inga betongvägar byggts i Sverige. Stigande kostnader för asfalt och den tekniska utvecklingen har, enligt motionärna, ökat intresset för betongvägar. Utskottet förutsätter att vägverket, för att utnyttja anvisade medel så effektivt som möjligt, gör jämförande kostnadsberäkningar av det slag som efterlyses i motionen. Enligt vad utskottet erfarit är också detta fallet. Då syftet med motionen synes tillgodosett bör den lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

2.4 Bidrag till drift av kommunala vägar och gator

Från anslaget lämnas i mån av tillgång på medel driftbidrag till statskommunvägar samt väg- och gatuanläggningar för kollektiv persontrafik m.m.

Föredraganden föreslår att 663,7 milj. kr. anvisas, vilka medel avser kostnaderna för verksamhetsåret 1988. I propositionen erinras också om att en särskild utredare tillkallats med uppgift att se över väghållningsansvaret i syfte att få en effektiv fördelning av detta ansvar mellan stat, kommun och enskilda. Utredningsarbetet bedrivs skyndsamt med sikte på att vara klart till halvårsskiftet 1987.

I motion T204 (c) framhålls att kommunerna redan nu bör ta ett större ekonomiskt ansvar för de egna vägarna och gatorna. Därför föreslås en sänkning av det statliga bidraget med 200 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

I motion T224 (m) föreslås att bidraget reduceras med 100 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

Utskottet finner för sin del att regeringens förslag bör godtas och tillstyrker följaktligen detsamma. Härav följer att utskottet avstyrker de två motionsyrkandena om en reducering av bidraget.

2.5 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator

Från anslaget lämnas i mån av tillgång till medel bidrag med50 % till byggande av statskommunvägar, cykelleder, väg- eller gatuanläggningar för kollektiv persontrafik samt spåranläggningar för lokal kollektiv persontrafik.

Föredraganden föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med 370 milj. kr., vilket innebär en ökning av anslaget med 10 milj. kr. Dessa medel kommer att användas under verksamhetsåret 1988.

Enligt motion T224 (m) bör med hänsyn till kommunernas finansiella ställning endast 300 milj. kr. anvisas för detta ändamål.

Utskottet godtar för sin del föredragandens förslag till medelsanvisning och tillstyrker därför detsamma. Motionsyrkandet om en reducering av anslaget avstyrks följaktligen.

I motion T407 (s) framhålls att cykelintresset har ökat under senare år vilket är en positiv utveckling som bör stödjas. Några organisationer av frivillig karaktär arbetar på ett utomordentligt sätt för att stimulera cykelintresset och åstadkomma *cykelleder*. Ett exempel på detta är Svenska cykelsällskapet som för närvarande arbetar med ett stort projekt, den s.k. Sverigeleden. Motionärerna anser det angeläget att stödja sådan verksamhet.

Från detta anslag ges bidrag till byggande av cykelleder i väghållande kommuner. Från anslaget B 3 anvisas medel för byggande av cykelleder i icke väghållande kommuner. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är positivt med det ökade cykelintresset och att frivilligorganisationerna har stor betydelse för denna utveckling. Beträffande den i motionen omnämnda Sverigeleden har utskottet erfarit att vägverket aktivt stödjer detta projekt. Detta sker dels genom att vägverket deltar i planeringen så att leden får en

lämplig sträckning, dels genom att verket tar initiativ till samordning av utmärkningen och bidrar till finansieringen av denna.

Då syftet med motionen till väsentlig del synes tillgodosett påkallar den ingen riksdagens åtgärd, varför den avstyrks av utskottet.

2.6 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

Enligt nu gällande regler betalas bidragen till drift och byggande av enskilda vägar från två olika anslag. I fråga om byggnadsbidragen gäller att varje länsstyrelse på grundval av inkomna ansökningar skall upprätta en plan för byggandet av enskilda vägar inom länet. Genom att de begränsade medel som står till buds splittras upp på samtliga länsstyrelser blir antalet byggnadsobjekt inom varje län mycket få. Föredraganden anser att kostnaderna för att upprätta planerna blir alltför höga. Han förordar därför att de två anslagen läggs samman till ett anslag, B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar.

Utskottet delar föredragandens uppfattning och tillstyrker därför att de två anslagen läggs samman.

Föredraganden föreslår att anslaget för nästa budgetår, vilket avser verksamhetsåret 1988, tas upp med 407,8 milj. kr., vilket innebär en ökning med 17,3 milj. kr.

I motion T204 (c) framhålls att regeringen i 1983 års budget skar ned anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar drastiskt, samtidigt som bidragsandelen sänktes från 70 till 50 %. Året efter infördes ett differentierat bidragssystem som enligt motionärerna visat sig medföra stora avgränsningssvårigheter. Därför yrkas att *tidigare principer om 70-procentiga bidrag m.m. återinförs* samt att som en följd därav anslaget höjs med 25 milj. kr.

Ett nytt differentierat bidragssystem för enskild väghållning infördes fr.o.m. år 1985. Avsikten med systemet var att det skulle ge en för den enskilde rättvisare fördelning av medlen, samtidigt som samhällets varierande intresse i de olika vägarna bättre skulle kunna återspeglas. Sammantaget ansågs det innebära väsentliga förbättringar av den enskilda väghållningen. Under hänvisning härtill tillstyrkte utskottet det nya bidragssystemet.

Utskottet finner för sin del inte anledning föreligga att frångå det tidigare riksdagsbeslutet och avstyrker därför motionsyrkandet härom. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att det, förutom det statliga bidraget, i betydande omfattning förekommer kommunala bidrag till den enskilda väghållningen. I många fall innebär detta att de enskilda väghållarna har samtliga kostnader för väghållningen täckta med bidrag.

Utskottet tillstyrker den i propositionen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att motion T204 (c) avstyrks i denna del.

Utskottet tillstyrker också att det bör ingå i regeringens befogenheter att, i den mån kravet på ändamålsenlig planering av bidragsverksamheten eller andra skäl motiverar det, bemyndiga vägverket att för Bidrag till byggande av enskilda vägar i förväg – under andra halvåret 1987 – ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1988.

Från anslaget betalas vissa kostnader inom vägverket för planering av beredskapsarbeten m.m.

Föredraganden beräknar anslagsbehovet för nästa budgetår till 33,94 milj. kr. I de fall det kan bli aktuellt att dra in en färjeled från allmänt underhåll uppstår ofta behov av upprustning av vissa vägar. Om detta inte kan genomföras genom omprioritering inom ramen för ordinarie vägmedel bör enligt föredraganden föreliggande anslag kunna användas.

Riksdagen har tidigare godkänt att anslaget får användas för upprustning av vägar i samband med beslut om överföring av trafik från järnväg till landsväg. Föredraganden föreslår att det även för nästa budgetår bör vara möjligt att använda anslaget till nämnda ändamål.

Utskottet tillstyrker såväl förslaget till medelsanvisning som vad som i propositionen anförts om användningen av anslaget för upprustning av vissa vägar.

2.8 Särskilda bärighetshöjande åtgärder

Omkring 95 % av det statliga vägnätet är i dag upplåtet för 10 tons axel- och 16 tons boggitryck samt en högsta tillåten bruttovikt på 51,4 ton. Nya EG-direktiv har nyligen trätt i kraft som innebär att 18 tons boggitryck numera tillåts i den gränsöverskridande trafiken samt att 11,5 tons drivaxeltryck för fordonskombinationer med fem eller flera axlar tillåts fr.o.m. den 1 januari 1992. Sammanfattningsvis kan sägas att merparten av de större industriländerna i Europa för den nationella trafiken och för fordonslängder upp till 18 m. tillåter högre fordonsvikter än vad som tillåts i Sverige.

Föredraganden anser att det är mycket angeläget att det svenska vägnätet så långt som möjligt anpassas till den standard som gäller inom EG. Det innebär bl.a. att ett stort antal broar måste byggas om så att de kan klara korta fordonskombinationer med 18 tons boggitryck. Även vissa vägar måste byggas om. En sådan höjning av vägnätets standard är enligt propositionen av stor betydelse för svenskt näringsliv, inte minst för den industri som utnyttjar skogsråvaror.

Föredraganden föreslår att de aktuella bärighetshöjande åtgärderna inriktas på huvudvägnätet – riksvägar och primära länsvägar – samt dessutom övriga länsvägar i de s.k. skogslänen, dvs. Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Kostnaderna för dessa åtgärder har – utöver ordinarie vägbyggnadsmedel – beräknats till 5 750 milj. kr. i 1988 års prisnivå.

Enligt propositionen bör ett tioårigt investeringsprogram på 575 milj. kr. per år i 1988 års priser upprättas. En mindre del därav – omkring 15 milj. kr. per år – bör gå till nödvändiga broförstärkningar på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet.

Det framhålls att investeringsprogrammet kommer att få mycket stor regionalpolitisk betydelse. Nära 4 000 milj. kr. kommer att investeras i skogslänen. Härutöver kommer näringslivet att investera på skogsbilvägnätet så att även detta kan upplåtas för 18 tons boggitryck. Det betyder att sammanlagt drygt 4 000 milj. kr. under en tioårsperiod kommer att investeras i skogslänen.

Enligt föredraganden bör investeringarna delvis bekostas av näringslivet som kommer att få mest nytta av dem. Regeringen har i proposition 1986/87:82 föreslagit att näringslivets bidrag skall tas ut genom en höjning av fordonsskatten med drygt 50 % fr.o.m. den 1 januari 1988 för tyngre dieseldrivna lastbilar och deras släpvagnar, vilket motsvarar ungefär 400 milj. kr. per år. Eftersom en stor del av de bärighetshöjande åtgärderna avser åtgärder i skogslänen, där ofta ett betydande behov föreligger av insatser för sysselsättningen, föreslås i budgetpropositionen att 175 milj. kr. förs över från ett anslag under arbetsmarknadsdepartementets huvudtitel.

Föredraganden framhåller vidare att överlasterna måste begränsas så långt som möjligt. Han förutsätter att såväl transportköpare som transportförmedlare kommer att sluta avtal som baseras på gällande viktbestämmelser. Det framhålls också i propositionen att en skärpning av bestämmelserna av överlastavgifter bör genomföras samtidigt som viktbestämmelserna höjs.

Enligt propositionen kan betydande delar av vägnätet i skogslänen och huvudvägarna i övrigt upplåtas för 10 tons axel- och 16 tons boggitryck samt 56 tons bruttovikt redan år 1990. Frågan om när och hur de tillåtna vikterna skall höjas på vägnätets olika delar kommer att utredas av vägverket och berörda intressenter inom näringslivet.

Föredraganden framhåller att på sikt kan de tillåtna fordonsvikterna höjas ytterligare till 10 tons axeltryck, 18 tons boggitryck samt 60 tons bruttovikt. I propositionen bedöms att en sådan höjning bör vara möjlig att genomföra för betydande delar av vägnätet omkring år 1995.

I propositionen föreslås att medlen – för nästa budgetår 575 milj. kr. – till de nödvändiga bro- och väguppрustningarna anvisas över ett nytt anslag benämnt Särskilda bärighetshöjande åtgärder. Det föreslås också att 15 milj. kr. från anslaget utnyttjas för bärighetshöjande åtgärder på vissa bidragsberättigade enskilda vägar i skogslänen samt att 10 milj. kr. används för bl.a. fasta våganläggningar för kontroll av fordonsvikter i hamnar m.m.

I motion T204 (c) yrkas att 200 milj. kr. utöver regeringens förslag anvisas för att ge även landsdelar utanför skogslänen en rimlig andel av upprustningen på det svagaste vägnätet.

I motion T209 (vpk) framhålls att behovet av upprustning av vägarna är akut på grund av den tunga trafiken som har ökat i omfattning och de överlaster som under lång tid tillåtits slita ner viktiga delar av vägsystemet. Det är dock enligt motionärerna helt oacceptabelt att höja gränserna för högsta tillåtna boggitryck och bruttovikt ännu en gång. En satsning för att öka bärigheten bör ske med hänvisning till trafiksäkerhetskrav och framkomlighet.

Utskottet har vid flera tillfällen understrukit att vägstandarden har stor betydelse för näringslivets transporter. I likhet med föredraganden anser utskottet det angeläget att så långt möjligt anpassa det svenska vägnätet till den standard som gäller för EG. En sådan anpassning är av stor betydelse för svenskt näringsliv och då inte minst för skogsindustrin. Yrkandet i motion T209 (vpk) om avslag på regeringens förslag till förändring av högsta tillåtna maxvikter avstyrks följaktligen.

För att de bärighetshöjande åtgärderna skall kunna genomföras tillstyrker

utskottet det tioåriga investeringsprogrammet på sammanlagt 5 750 milj. kr. samt att 575 milj. kr. anvisas under nästa budgetår. Vidare tillstyrks att 15 milj. kr. får utnyttjas för vissa enskilda vägar i skogslänen samt att 10 milj. kr. av anslaget får användas för inköp av vågar och för anläggande av fasta vågstationer för kontroll av fordonsvikter. Utskottet har ingen erinran mot den föreslagna finansieringen av programmet.

Av det anförda följer att yrkandet i motion T204 (c) om en ytterligare medelsanvisning på 200 milj. kr. avstyrks.

I en rad motioner begärs att medel för bärighetshöjande åtgärder skall tillföras ett speciellt län eller att möjligheter skapas att använda de pengar som är avsedda för icke-primära länsvägar i skogslänen även för investeringar utanför dessa län. Som motiv framförs därvid bl.a. att även län utanför skogslänen är rika på skog och har problem med bärigheten på många vägar.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att de anvisade medlen bör användas för bärighetshöjande åtgärder på huvudvägnätet – riksvägar och primära länsvägar – samt dessutom på övriga länsvägar i de s.k. skogslänen, dvs. Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Denna inriktning av investeringsprogrammet medför att mer än 4 miljarder kronor kommer att investeras i skogslänen under en tioårsperiod, vilket kommer att stärka skogsbrukets konkurrenskraft och bidra till gynnsammare förutsättningar för hela näringslivet i dessa län. Utskottet ser denna satsning på skogslänen som regionalpolitiskt mycket värdefull.

Att utnyttja de medel som är avsedda för icke-primära länsvägar i skogslänen för satsningar på sådana vägar i övriga län skulle enligt utskottets mening innebära att den regionalpolitiska profilen av investeringsprogrammet skulle försvagas. Utskottet är inte berett att medverka härtill.

Såsom framhålls i flera motioner finns det län, utanför skogslänen, som har vägar med bärighetsproblem, vilka behöver åtgärdas, om inte näringslivets konkurrenskraft skall försvagas. Utskottet förutsätter att dessa förhållanden beaktas av vägverket vid fördelningen av de medel som tillfaller de län som ligger utanför skogslänen.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker följande motionsyrkanden.

Det gäller förslagen i motionerna T223 (c) yrkande 2 i denna del om *mesta möjliga del av anslaget till Värmlands län*, T226 (s) yrkande 1 och T356 (c) om *bärighetshöjande åtgärder i Jämtlands län*, T322 (c) yrkande 3, T324 (c) yrkande 2 att *Älvsborgs län skall få del av anslaget*, T327 (s) om *ökade väginvesteringar i Kalmar län*, T329 (fp, s, m, c) om *upprustning av broar i Blekinge*, T339 (s) yrkande 2 om *åtgärder på det sekundära och tertiära vägnätet i södra Sverige*, T343 (s, m, fp, c, vpk) i denna del om *behovet av upprustning av E 3, E 18, väg 60/68 och väg 50* samt T219 (s) i denna del och T355 (c) båda om *behovet av bärighetsupprustning i Kronobergs län*.

3 Motionsyrkanden beträffande flerårs- och fördelningsplaner m.m.

Enligt gällande väglagstiftning ankommer det på de centrala, lokala och regionala vägmyndigheterna att pröva frågorna om utredning, projektering

och planering samt prioritering m.m. av vägutbyggnaderna. 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 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 bör också erinras om länsvägnämndernas uppgifter och funktion.

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 för övrigt konstruerat så att 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 skiftande arbetsmarknadssituationer.

I en rad motioner, som närmare anges i det följande, har yrkanden framställts om åtgärder i en eller annan form från riksdagens sida beträffande *planering, projektering och byggande av vägar 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 samt trafik-, miljö- och regionalpolitiska synpunkter – att resp. företag snarast kommer till utförande.

Att som motionärerna förutsatt *riksdagen* skulle ta ställning till de angivna enskilda objekten eller vägbyggnaderna inom de olika länen finner utskottet olämpligt med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som här gäller och avvisar därför – nu såsom tidigare – bestämt förslagen härom. 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 tio årsperioder och kommer i framtiden att förnyas vart tredje år.

Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och vägkategorierna 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. Gällande flerårsplaner och fördelningsplaner för det statliga resp. statskommunala byggandet avser åren 1984–1993. Nya planer kommer att upprättas under år 1987 med giltighet för åren 1988–1997.

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 för övrigt numera bemyndigande att fastställa flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I fråga om anslag för vägbyggande 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 objekt som redan påbörjats med anlitande av beredskapsmedel fullföljas samt bör sådana objekt beaktas som aktualiserats i samband med järnvägsnedläggningar.

När det gäller miljöfrågorna i samband med vägbyggen, vilket aktualiseras i flera motioner, har regeringen som utskottet redovisat i det föregående i proposition 1986/87:135 föreslagit att arbetsplanerna kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning och att vägbyggnadsplanerna fastställs efter samråd med naturvårdsverket. Utskottet förutsätter att miljöfrågorna kommer att ges tillräcklig tyngd i vägplaneringen.

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

Det gäller motionerna T322 (c) yrkandena 1 och 2, T324 (c) yrkande 1 och T350 (fp) samtliga om *ökade väganslag till Älvsborgs län*, T345 (c) om *byggande av vägen Herrljunga–Vårgårda*, T316 (m) om *fördelningen av väganslagen*, T351 (c) om *ökade anslag för byggande av riksvägar i Jönköpings län*, T315 (s) om *södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo*, T358 (s) om *nybyggnation av riksväg 31 på sträckan Öggestorp–Nässjö*, T323 (m) om *nybyggnad av väg 31 mellan Nässjö och Jönköping*, T314 (c) om *vägarna i Kalmar län*, T348 (s) och T360 (c) båda om behovet av *vägförbättringar i Västernorrlands län*, T213 (fp) yrkande 1 och T310 (s) båda om behovet av *förbättringar på Europaväg 66*, T352 (m) om *vägförbättringar i Kristianstads län*, T311 (s) om *förbättrade vägförbindelser från Blekinge till Skåne- och Göteborgsregionerna*.

Utskottet avstyrker också motionerna T220 (c) i denna del, T347 (fp) och T353 (s), alla tre om behovet av *upprustning av Europaväg 3*, T328 (fp) och T359 (s), båda om behovet av en *upprustning av vägnätet i Södermanlands län*, T223 (c) yrkande 2 i denna del om behovet av *ökade väganslag till Värmlands län*, T226 (s) yrkande 2 om *ökade väganslag till Jämtlands län*, T228 (fp) yrkande 6 om *planeringen av vägnätet i Skåne*, T305 (s) om behovet

av *medel för Europaväg 18 från Köping mot Arboga och Örebro*, T318 (s) om behovet av *bättre kommunikationer i Bergslagen*, T230 (m, fp) yrkande 1 i denna del om behovet av *vägförbättringar i Örebro län*, T343 (s, m, fp, c, vpk) i denna del om *vägar i inlandet*, T335 (s) om att *riksvägarna 50, 60 och 68* skall tillhöra det nationella stamvägnätet, T307 (s) om behovet av *kraftiga satsningar på vägarna i Kopparbergs län*, T319 om *vägbro över Vätö sund* samt T321 (s) om *upprustning av väg 46 på sträckan Alvared–Smårör*.

Vidare avstyrks motionerna T219 (s) i denna del om behovet av *vägupprustningar i Kronobergs län*, T309 (c) om *upprustning av väg 164/163 från E 6 till länsgränsen Bohuslän–Dalsland*, T334 (m) om *utbyggnad och upprustning av vägen mellan Vansbro och Sälen*, T342 (fp) om framtagande av *plan för utbyggnad av Europaväg 4 längs Norrlandskusten*, T303 (s) om att *riksväg 45, sträckan Göteborg–Trollhättan/Vänersborg*, bör ingå i det nationella stamvägnätet, T333 (m) om att *prioriteringen mellan landets Europavägar* bör ske utifrån hittills tillämpade principer, T218 (c) om arbetsplan för *väginvesteringar inom Råne älvdal* samt T313 (s) och T354 (c), båda om *färjeförbindelsen Ven–Landskrona*.

I motionerna T221 (m) yrkande 2, T225 (s), T227 (fp) yrkande 3, T340 (m) yrkandena 1–3 och T361 (m) behandlas *vägfrågor i Stockholms län*. I samtliga dessa motioner framhålls att Stockholms län får för liten andel av de totala väganslagen. 20 % av landets befolkning bor i regionen, medan länet år 1986 bara fick 10 % av väganslagen. Behovet av att bygga kringfartsleder, t.ex. Österleden, för att förbättra trafik- och miljöförhållandena i regionen understryks. I motion T340 (m) yrkas också att fördelningssystemet för väganslagen ses över för att uppnå att beräknad avkastning per objekt i högre grad skall vara styrande vid fördelningen av anslagen över landet.

Utskottet vill med anledning av det sistnämnda yrkandet framhålla att regeringen i sina föreskrifter avseende vägplaneringen framhållit att denna skall säkerställa en allsidig bedömning och en samhällsekonomiskt grundad prioritering av objekten. Inriktningen av vägplaneringen skall vara att utifrån samhällsekonomiska bedömningar vidta sådana åtgärder att det allmänna vägnätet vidmakthålls och successivt förbättras. Därvid skall såväl det högtrafikerade vägnätets standard anpassas till trafikutvecklingen som det lågtrafikerade vägnätet ges en tillfredsställande standard.

Utskottet ställer sig bakom dessa utgångspunkter och avstyrker därför yrkandet i motionen att planeringssystemet skall ses över i syfte att beräknad avkastning per objekt i högre grad skall vara styrande vid fördelningen av väganslagen.

Utskottet avstyrker, med hänvisning till vad utskottet tidigare anfört om vikten av att riksdagen inte uttalar sig i denna typ av frågor, motionsyrkandena om att väganslagen i större utsträckning skall gå till Stockholmsregionen.

4 Vissa övriga frågor

I motion T304 (m) framhålls att vägverket vanligen tillämpar ett entreprenadförfarande vid vägbyggande, varigenom arbetet helt eller delvis utförs av enskilda firmor. Beträffande *ersättningen för eventuella skador* som tillfogas markägarna utanför det egentliga vägområdet finns enligt motionären inga

klara regler. Markägaren tvingas till direkta förhandlingar med entreprenörerna. Motionären anser det självklart att vägverket måste bära ansvaret för alla underentreprenörers tilltag och utge ersättning för uppkomna skador.

Beträffande skadeståndsansvaret vid vägbyggen vill utskottet först erinra om att när det gäller fastigheter från vilka mark tagits i anspråk med vägrätt är fastighetsägaren berättigad till ersättning av väghållaren. Ersättning kan utgå för skador som drabbar den icke ianspråktagna delen av fastigheten genom arbeten med den nya vägens anläggande. Denna rätt till ersättning föreligger oavsett om väghållare eller av denne anlitad entreprenör orsakat skadan.

Ersättning för skador på fastighet som inte tagits i anspråk med vägrätt men som är orsakade av arbeten inom vägområdet, t.ex. sprängskador, kan numera utgå enligt miljöskadelagen (1986:225). Även i detta fall kan fastighetsägaren vända sig till väghållaren med skadeståndsanspråk för skador som orsakats av entreprenörer.

Beträffande skador som inte har ett direkt samband med arbeten inom vägområdet vill utskottet anföra följande. Enligt väglagen har fastighetsägare skyldighet att upplåta nyttjanderätt till mark för upplag eller liknande om det i fastställd arbetsplan avsatts område härför. Som nyttjanderättshavare har väghållaren ett skadeståndsansvar för skador som entreprenören orsakar.

I de fall en entreprenör vill utnyttja ett område, beträffande vilket det i arbetsplan inte angetts att det får disponeras med vägrätt eller genom nyttjanderätt, ankommer det på entreprenören att på vanliga civilrättsliga grunder träffa de avtal med fastighetsägaren som är erforderliga. Entreprenören bär då också ansvar för skador som han orsakar.

I övrigt gäller de allmänna reglerna i skadeståndslagen (1972:207) som bl.a. innebär att den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållat skada skall ersätta skadan och att en arbetsgivare svarar för fel eller försummelser av arbetstagare.

Utskottet anser att gällande ordning ger fastighetsägaren tillräckligt skydd. En fastighetsägare har alltid möjlighet att vägra att ingå ett civilrättsligt avtal med en entreprenör om upplåtelse av mark. Om marken behövs för vägutbyggnaden får vägverket fastställa en kompletterande arbetsplan. Väghållaren får därmed ett skadeståndsansvar för skador som en entreprenör kan orsaka vid arbete inom detta område. Det är enligt utskottets mening rimligt att i de fall fastighetsägaren upplåter sin mark till en entreprenör denne också är ansvarig för eventuella skador. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen.

I motion T341 (s) framhålls att Lule älvdal är en 15 mil lång återvändsgränd in i fjällvärlden. *Sjöfallsleden* är numera öppen för allmän trafik fram till Ritsem. Den väg som Vattenfall anlagt från Ritsem till Sitasjaure är spärrad för allmänheten. Enligt motionen återstår det endast 27 km att bygga för att nå fram till den väg som man från norsk sida byggt långt in på svenskt område. Motionärerna anser att investeringen skulle göra denna del av fjällvärlden till en turistattraktion. En utredning bör komma till stånd i samråd med norska myndigheter.

Den aktuella vägen ligger inom ett fjällområde där särskilda bestämmelser gäller för att bevara områdets karaktär. Huvudprincipen är att nya vägar inte får anläggas. Utskottet är för sin del inte berett att hos regeringen begära en utredning i samråd med norska myndigheter. Denna typ av frågor kan på olika sätt aktualiseras i Nordiska rådet. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T336 (s) framhålls att *vägsaltningen* har stora negativa effekter. Den medför skador på växtlighet intill vägen, skador på vägen själv – i synnerhet på betongkonstruktionen – samt rostskador på fordon. Motionärerna anser därför att saltning av vägar i princip bör förbjudas eller endast medges i undantagsfall.

Även i motion T344 (fp) tas vägsaltningen upp. Starka skäl finns enligt motionären för att kraftigt minska användningen av vägsalt för halkbekämpning. Värmlands län skulle vara mycket lämpligt för försök med minskad saltning.

Frågan om saltningen av vägarna är som utskottet vid flera tillfällen framhållit av stor betydelse inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Saltningen har i flera avseenden – inte minst miljö- och samhällsekonomiskt – visat sig medföra olägenheter och kostnader. Mot bakgrund härav har det framstått som alltmer angeläget att finna andra metoder för vintervägh̊allningen som har mindre negativa effekter på miljö, fordon och vägkonstruktioner. Vägverket, Svenska kommunförbundet och väg- och trafikinstitutet har därför påbörjat arbetet med ett långsiktigt forskningsprogram i syfte att minska saltanvändningen.

Programmet omfattar tre delar. För det *första* skall de saltfria regionerna utökas. För det *andra* skall alternativa metoder för vintervägh̊allningen tas fram där salt ersätts med ett annat kemiskt ämne alternativt sand eller mekaniska åtgärder. För det *tredje* skall alternativa metoder som minskar användningen av salt tas fram. Målet har angetts vara att på bättre sätt kunna sköta vintervägh̊allningen.

Av det anförda följer att forskningsprogrammet ligger helt i linje med intentionerna i de båda motionerna. Ambitionen är att utöka de saltfria regionerna och minska saltanvändningen. I vinter har salt inte använts på Gotland. Sedan tidigare är Västerbottens och Norrbottens län saltfria.

Enligt utskottets mening bör resultatet av forskningsprogrammet avvaktas. Utskottet är därför inte nu berett att uttala sig för ett förbud mot vägsalt. Det bör vidare ankomma på de för forskningsprojektet ansvariga att själva avgöra vilka regioner som bör vara saltfria. Utskottet avstyrker de båda motionerna.

I motion T317 (s) framhålls att *mellanriksväg 98 bör klassas som Europaväg*. Enligt motionären bör vägverket i detta syfte ta kontakt med de norska vägmyndigheterna.

Nuvarande klassificering av Europavägarna i Sverige regleras genom 1950 års deklaration rörande byggande av internationella huvudtrafikleder. Deklarationen utarbetades inom ECE som är ett FN-organ. Flertalet europeiska stater har emellertid träffat en ny överenskommelse som innebär en i förhållande till 1950 års deklaration ändrad klassificering av Europavägarna. Frågan om väg 98 kan enligt utskottets mening övervägas i samband

med att regeringen tar ställning till om Sverige skall ansluta sig till den nya överenskommelsen. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen.

I motion T325 (s) yrkas att utredningen för översyn av statlig och kommunal väghållning får i uppdrag att utreda frågan om ansvarsfördelningen för att få till stånd en *bättre trafikservice* längs svenska vägar.

Vägverket har utrett behovet av rastplatser. Ett genomförande av utredningens förslag skulle medföra investeringar i nya rastplatser på ca 100 milj. kr. samt ökade driftkostnader på ca 10–15 milj. kr. per år. I förra årets budgetproposition framhöll föredraganden att det är angeläget att förbättra möjligheterna för trafikanterna att finna platser som tillgodoser deras behov av rast, vila och avbrott i bilkörningen. Fler och bättre rastplatser innebär en förbättrad trafikservice men medför också en förbättrad trafiksäkerhet. Enligt föredraganden borde därför vägverket gå vidare med att utveckla olika former av rastplatser. Han framhöll att det inte är givet att staten skall stå för alla kostnader som är förenade med en sådan utbyggnad. Vägverket borde sträva efter att kommuner och kommersiella intressenter deltar i finansieringen av utbyggnaderna och kostnaderna för skötseln av dessa rastplatser. Föredraganden var inte beredd att föreslå särskilda medel för ändamålet men ansåg att behovet borde uppmärksammmas i vägverkets driftplanering. I den mån det rörde sig om större anläggningar fick dessa på sedvanligt sätt prioriteras i vägbyggnadsplaneringen. Utskottet hade ingen erinran mot vad föredraganden anfört i dessa delar.

Av det anförda framgår att syftet med motionen i allt väsentligt redan synes tillgodosett. Utskottet, som förutsätter att vägverket arbetar för bättre rastplatser i enlighet med de ovan redovisade riktlinjerna, anser att motionen inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrker därför densamma.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

Vägpolitikens inriktning

1. beträffande *decentralistisk inriktning av vägpolitiken*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 9 och 1986/87:T332 (vpk),

2. beträffande *ändrad driftsform för vägverket*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T232 (m) yrkande 8,

Anslags- och bidragsfrågor

3. att riksdagen till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 10 450 000 kr.,

4. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört om användningen av anslaget Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m. för vägverkets internrevision,

5. att riksdagen till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 4 543 760 000 kr.,

6. att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket de beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften som föredragande departementschefen i propositionen förordat,

7. att riksdagen medger att regeringen i enlighet med föredragande departementschefens förslag – vid behov när allmän väg för vilken staten är väghållare övergår till kommunal eller enskild väghållning – får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslaget Drift av statliga vägar och anslagen Bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar,

8. att riksdagen godkänner att jämkning av kostnadsramarna för anslaget Drift av statliga vägar för åren 1987 och 1988 får ske i enlighet med föredragande departmentschefens förslag,

9. att riksdagen godkänner att jämkning mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med föredragande departmentschefens förslag,

10. att riksdagen medger att regeringen låter vägverket träffa hyresköpsavtal och långtidshyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 75 000 000 kr.,

11. beträffande *uppdelning av anslaget Drift av statliga vägar*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T204 (c) yrkande 10,

12. beträffande *tullavgift på Ölandsbron*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T320 (m),

13. beträffande *väg 957 Börstad–Egebyåsen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T312 (c),

14. beträffande *Blåviksfärjan*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T934 (c) yrkande 3,

15. att riksdagen till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 020 000 000 kr.,

16. beträffande *utbyggnad av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile*
att riksdagen med avslag på motionerna 1986/87:T202 (c) yrkande 1 i denna del, 1986/87:T209 (vpk) yrkandena 6 a och 6 b samt 1986/87:T540 (vpk) yrkande 2 godtar vad föredragande departementschefen härom anfört,

17. beträffande *projektering och finansiering av väg E 6 på sträckan Stenungsund–Svinesund*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T202 (c) yrkande 1 i denna del,

18. beträffande *utbyggnaden av väg E 6 till motortrafikledsstandard m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T212 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T331 (fp),

19. beträffande *ScandianvianLink*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T222 (c) yrkande 1,

20. beträffande *miljökonsekvenser för vägbyggen på västkusten*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T357 (m),

21. beträffande *brobyggen i Bohuslän*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T212 (fp) yrkande 2, 1986/87:T306 (vpk) och 1986/87:T308 (c),

22. beträffande *jämförande kostnadsberäkningar vid större vägbyggen*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T301 (s) utan särskild åtgärd,

23. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 12 och 1986/87:T224 (m) yrkande 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 663 718 000 kr.,

24. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1986/87:T224 (m) yrkande 2 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 370 000 000 kr.,

25. beträffande *cykelleder*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T407 (s),

26. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1986/87:T204 (c) yrkandena 13 och 14 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 407 800 000 kr.,

27. att riksdagen godkänner att medel från anslaget Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar får föras över mellan åren 1987 och 1988 i enlighet med vad föredragande departementschefen anfört,

28. att riksdagen till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 33 940 000 kr.,

29. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört om användningen av anslaget Tjänster till utomstående för upprustning av vissa vägar,

30. beträffande *högsta tillåtna fordonsvikter*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T209 (vpk) yrkande 4,

31. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1986/87:T204 (c) yrkande 11 till *Särskilda bärighetshöjande åtgärder* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 575 000 000 kr.,

32. att riksdagen godkänner att anslaget Särskilda bärighetshöjande åtgärder får användas för inköp av vägar i enlighet med vad föredragande departementschefen föreslagit,

33. beträffande *bärighetsupprustning i Värmlands län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T223 (c) yrkande 2 i denna del,

34. beträffande *bärighetsupprustning i Jämtlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T226 (s) yrkande 1 och 1986/87:T356 (c),

35. beträffande *bärighetsupprustning i Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T322 (c) yrkande 3 och 1986/87:T324 (c) yrkande 2,

36. beträffande *ökade väginvesteringar i Kalmar län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T327 (s),

37. beträffande *upprustning av broar i Blekinge*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T329 (fp, s, m, c),

38. beträffande *bärighetsupprustning i södra Sverige*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T339 (s) yrkande 2,

39. beträffande *upprustning av E 3, E 18, väg 60/68 och väg 50*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T343 (s, m, fp, c, vpk) i denna del,

40. beträffande *bärighetsupprustning i Kronobergs län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T219 (s) i denna del och 1986/87:T355 (c),

Flerårs- och fördelningsplaner m.m.

41. beträffande *ökade väganslag till Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T322 (c) yrkandena 1 och 2, 1986/87:T324 (c) yrkande 1 och 1986/87:T350 (fp),

42. beträffande *byggande av vägen Herrljunga–Vårgårda*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T345 (c),

43. beträffande *fördelningen av väganslagen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T316 (m),

44. beträffande *byggande av riksvägar i Jönköpings län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T351 (c),

45. beträffande *södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T315 (s),

46. beträffande *nybyggnation av riksväg 31*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T323 (m) och 1986/87:T358 (s),

47. beträffande *vägarna i Kalmar län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T314 (c),

48. beträffande *vägförbättringar i Västernorrlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T348 (s) och 1986/87:T360 (c),

49. beträffande *upprustning av Europaväg 66*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T213 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T310 (s),

50. beträffande *vägförbättringar i Kristianstads län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T352 (m),

51. beträffande *förbättrade vägförbindelser från Blekinge till Skåne- och Göteborgsregionerna*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T311 (s),

52. beträffande *upprustning av Europaväg 3*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T220 (c) i denna del, 1986/87:T347 (fp) och 1986/87:T353 (s),

53. beträffande *vägarna i Södermanlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T328 (fp) och 1986/87:T359 (s),

54. beträffande *ökade väganslag till Värmlands län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T223 (c) yrkande 2 i denna del,

55. beträffande *ökade väganslag till Jämtlands län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T226 (s) yrkande 2,

56. beträffande *planeringen av vägnätet i Skåne*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T228 (fp) yrkande 6,

57. beträffande *Europaväg 18 från Köping mot Arboga och Örebro*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T305 (s),

58. beträffande *bättre kommunikationer i Bergslagen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T318 (s),

59. beträffande *vägförbättringar i Örebro län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T230 (m, fp) yrkande 1 i denna del,

60. beträffande *vägar i inlandet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T343 (s, m, fp, c, vpk) i denna del,

61. beträffande *riksvägarna 50, 60 och 68*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T335 (s),

62. beträffande *vägarna i Kopparbergs län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T307 (s),

63. beträffande *bro över Vätö sund*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T319 (s),

64. beträffande *väg 46 på sträckan Alvared–Smårör*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T321 (s),

65. beträffande *vägupprustningar i Kronobergs län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T219 (s) i denna del,

66. beträffande *upprustning av väg 164/163*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T309 (c),

67. beträffande *upprustning av vägen mellan Vansbro och Sälen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T334 (m),

68. beträffande *utbyggnad av Europaväg 4 längs Norrlandskusten*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T342 (fp),

69. beträffande *riksväg 45, sträckan Göteborg–Trollhättan/Vänersborg*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T303 (s),

70. beträffande *prioriteringen mellan landets Europavägar*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T333 (m),

71. beträffande *väginvesteringar i Råne älvdal*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T218 (c),

72. beträffande *färjeförbindelsen Ven–Landskrona*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T313 (s) och 1986/87:T354 (c),

73. beträffande *fördelningssystemet för väganslagen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T340 (m) yrkande 1,

74. beträffande *vägfrågor i Stockholmsregionen*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T221 (m) yrkande 2, 1986/87:T225 (s), 1986/87:T227 (fp) yrkande 3, 1986/87:T340 (m) yrkandena 2 och 3 och 1986/87:T361 (m),

Vissa övriga frågor

75. beträffande *vägverkets skadeståndsansvar*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T304 (m),

76. beträffande *Sjöfallsleden*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T341 (s),

77. beträffande *vägsaltning*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T336 (s) och 1986/87:T344 (fp),

78. beträffande *klassificering av väg 98*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T317 (s),
79. beträffande *bättre trafikservice*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T325 (s).

Stockholm den 23 april 1987

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s) och Jan Sandberg (m).

Reservationer

1. Decentralistisk inriktning av vägpolitiken (mom. 1)

Gösta Andersson (c), Anna Wohlin-Andersson (c) och Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet vill erinra" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T204 (c) har ett bra vägnät en avgörande betydelse för såväl den enskilde bilisten som för industrins transporter. Det gäller inte bara för de mest trafikerade vägarna utan för landets alla vägar. Enligt utskottets mening finns det i dag en tendens till att väginvesteringarna koncentreras till de regioner som redan har relativt goda järnvägs- och flygförbindelser. Ett uttryck för detta är de många motioner som väckts med yrkanden om att väginvesteringarna i ökad utsträckning skall gå till de delar av landet som har dåliga kommunikationer.

Utskottet anser att det inte är riksdagens uppgift att ta ställning till enskilda vägbyggnadsobjekt. Denna uppgift åvilar i första hand regionala organ och vägmyndigheterna. För att undvika att samhällets begränsade resurser koncentreras till storskaliga projekt bör såsom yrkas i motion T204 (c) riksdagen uttala sig för en mer decentralistisk inriktning av vägpolitiken. Planeringen på vägområdet bör enligt utskottets mening få en starkare regionalpolitisk inriktning. Med en sådan inriktning av vägpolitiken kan syftet med många av motionsyrkandena tillgodoses utan att grunderna för vägplaneringen ändras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T204 (c) tillstyrks i denna del och att yrkandet i motion T332 (vpk) till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *decentralistisk inriktning av vägpolitiken*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 9 och

med anledning av motion 1986/87:T332 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Uppdelning av anslaget Drift av statliga vägar (mom. 11)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Som utskottet" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T204 (c) är det av regionalpolitiska skäl angeläget att vägverket lever upp till ambitionen i 1979 års trafikpolitiska beslut att cirka hälften av driftmedlen fördelas vardera på riksvägarna resp. länsvägarna. För att åstadkomma detta anser utskottet att förevarande anslag bör delas upp i ett anslag till Europa- och riksvägar och ett anslag till övriga statliga vägar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T204 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *uppdelning av anslaget Drift av statliga vägar*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Utbyggnaden av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile (mom. 16)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "av trafiksäkerhetsskäl" bort ha följande lydelse:

Av propositionen framgår att kostnaderna för den planerade motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla kommer att bli väsentligt högre än vad som tidigare beräknats. Kostnaderna för hela sträckan beräknas nu till 970 milj. kr. varav 675 milj. kr. för den första etappen fram till Ljungskile.

Utskottet anser för sin del att det inte är försvarligt att utan mer ingående studier genomföra denna första etapp av motorvägsbygget. En så stor satsning på ett enstaka projekt kommer att medföra att medel dras bort från ordinarie väganslag, vilket kommer att resultera i sämre underhåll och upprustning av många vägar.

Det är vidare enligt utskottets mening nödvändigt att ingående belysa vilka miljöeffekter som motorvägsbygget ger upphov till. Utskottet anser att det bl.a. är nödvändigt att undersöka möjligheten att ge vägen en östlig sträckning vid Ljungskile med en anslutning till nuvarande motorväg vid Uddevalla. Därigenom kan trafikbehov från hela Trestadsområdet (Uddevalla, Vänersborg och Trollhättan) tillgodoses.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att regeringens förslag till utbyggnad av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Det innebär vidare att syftet med motionerna T202 (c), T209 (vpk) och T540 (vpk) i denna del till väsentlig del blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *utbyggnad av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag samt med anledning av motionerna 1986/87:T202 (c) yrkande 1 i denna del, 1986/87:T209 (vpk) yrkandena 6 a och 6 b och 1986/87:T540 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Utbyggnaden av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "av trafiksäkerhetsskäl" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att regeringens agerande beträffande motorvägen Stenungsund–Uddevalla är omdömeslös. Vägverket har aldrig tidigare ålagts en så kostnadskrävande bit motorväg. Besluten har också fattats allför snabbt. Enligt utskottets mening bör motorvägsplanerna avbrytas och i stället en nödvändig upprustning av sträckan göras i enlighet med vägverkets tidigare planer, varvid hänsyn skall tas till trafiksäkerhet och framkomlighet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T209 (vpk) och T540 (vpk) tillstyrks i denna del samt att syftet med yrkandet i motion T202 (c) till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *utbyggnad av väg E 6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile*
att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T209 (vpk) yrkandena 6 a och 6 b och 1986/87:T540 (vpk) yrkande 2, med anledning av motion 1986/87:T202 (c) yrkande 1 i denna del samt med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 23)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "av bidraget" bort ha följande lydelse:

Ungefär en fjärdedel av de sammanlagda kommunala utgifterna täcks av statsbidrag. Utskottet anser att denna situation är orimlig med tanke på det stora statliga budgetunderskottet och det faktum att kommuner och landsting byggt upp betydande finansiella resurser. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T224 (m) att anvisa 100 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit. Utskottets ställningstagande innebär vidare att motion T204 (c) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T204 (c) yrkande 12 samt med bifall till motion 1986/87:T224 (m) yrkande 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 564 000 000 kr.,

6. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 23)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "av bidraget" bort ha följande lydelse:

En särskild utredare har tillkallats för att utreda formerna och de finansiella förutsättningarna för ett ökat kommunalt väghållningsansvar. Utskottet anser att kommunerna redan nu bör ta ett större ekonomiskt ansvar för de egna vägarna och gatorna. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T204 (c) att anvisa 200 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit. Utskottets ställningstagande innebär att motion T224 (m) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T224 (m) yrkande 1 samt med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 12 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 463 718 000 kr.,

7. Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 24)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet godtar" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Den kommunala sektorn har genom sin ekonomiska tyngd en nyckelroll i arbetet med att sanera den svenska ekonomin. Med tanke på kommunernas finansiella ställning och de stora underskotten i statsbudgeten är det enligt utskottets mening rimligt att minska på statsbidragen till kommunerna. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T224 (m) att anvisa 70 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1986/87:T224 (m) yrkande 2 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 300 000 000 kr.,

8. Anslaget Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (mom. 26)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Ett nytt" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T204 (c) skar regeringen i 1983 års budget drastiskt ned anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar* samtidigt som bidragsdelen sänktes från 70 % till 50 %. Året efter infördes ett differentierat bidragssystem med fyra olika nivåer. Detta system har emellertid i praktiken visat sig medföra stora avgränsningssvårigheter. Det har därigenom lett till ökad byråkrati och i enskilda fall klara orättvisor.

Utskottet som delar motionärernas uppfattning tillstyrker därför förslaget att en återgång bör ske till de regler för statsbidragsgivningen som gällde för budgetåret 1982/83. Det torde ankomma på regeringen att genomföra erforderliga författningsändringar.

Utskottet tillstyrker vidare förslaget i motionen att anslaget som en följd härav bör räknas upp med 25 milj. kr. till 432,8 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkandena 13 och 14 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 432 800 000 kr.,

9. Högsta tillåtna fordonsvikter (mom. 30)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T209 (vpk) har exportindustrins och EG-marknadens ekonomiska krafter vunnit gehör när det gäller högsta tillåtna maxvikter för tunga fordon. De satsningar som utlovas för att öka bärigheten på vägar och broar är angelägna. På grund av den ökade tunga trafiken och de överlaster som under lång tid slitit ner viktiga delar av vägsystemet är behovet av upprustning i dag akut.

Utskottet anser däremot att det är helt oacceptabelt att som regeringen föreslår höja gränsen för högsta tillåtna boggitryck och bruttovikt. En anpassning till allt tyngre EG-ekipage kan sabotera upprustningen av de mest nedslitna vägarna och broarna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T209 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

> 30. beträffande *högsta tillåtna fordonsvikter*
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T209 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Anslaget Särskilda bärighetshöjande åtgärder (mom. 31)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "För att" och på s. 20 slutar med "utanför skogslänen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T204 (c) att de eftersläpande underhållsbehoven vad gäller bärighet, beläggningar och broar kräver särskilda insatser. Utskottet anser att 200 milj. kr. utöver regeringens förslag bör anvisas för nästa budgetår. Dessa medel bör användas för att ge landsdelar utanför skogslänen en rimlig andel av upprustningen av det svagaste vägnätet. Regeringens förslag kommer enligt utskottets mening att missgynna flera län i landet som har skogsindustri och ett sekundärt och tertiärt vägnät med stora bärighetsproblem.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T204 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Genom utskottets ställningstagande torde syftet i huvudsak vara tillgodosett med de motioner i vilka begärs att medlen för bärighetshöjande åtgärder även skall kunna utnyttjas för investeringar på det svagaste vägnätet utanför skogslänen. Något tillkännagivande till regeringen är därför inte nödvändigt med anledning av dessa motioner. I ett flertal andra motioner begärs att medlen i största möjliga utsträckning skall komma ett visst län till godo. Utskottet anser att fördelningen av medlen i första hand bör avgöras av vägverket.

dels att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

> 31. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 11 till *Särskilda bärighetshöjande åtgärder* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 775 000 000 kr.,

11. Fördelningssystemet för väganslagen (mom. 73)

Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Anders Andersson (m) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "av väganslagen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T340 (m) att den beräknade avkastningen av olika vägobjekt i högre grad bör vara styrande vid fördelningen av väganslagen. Till de faktorer som i ökad utsträckning måste beaktas vid vägverkets prioriteringar hör effekten för näringslivets transporter av ett förbättrat vägnät, trafikintensitet och befolkningsmängd.

Regeringen bör enligt utskottets mening låta se över vägplanerings- och fördelningssystemet med denna utgångspunkt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T340 (m) yrkande 1 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 73 bort ha följande lydelse:

> 73. beträffande *fördelningssystemet för väganslagen*
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T340 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. Vägverkets driftsform (mom. 2)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anför:

Som framhålls i motion T232 (m) är det angeläget att överväga vägverkets driftsform. Bolags- eller affärsverksform skulle bl.a. betyda ökade möjligheter till finansiering av angelägna objekt utanför statsbudgeten. Det bör vidare övervägas att avgiftsbelägga delar av vägverkets verksamhet.

I betänkandet hänvisas till pågående utredningsarbete inom kommunikationsdepartementet. Den av moderata samlingspartiet i nämnda motion aktualiserade ändringen av driftsform bör därvid övervägas.

I avvaktan härpå låter vi oss tills vidare nöja och avvaktar förslag i ärendet.

2. Regionalpolitisk satsning (mom. 5, 15 och 31)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anför:

I moderata samlingspartiets budgetförslag har sådana omdisponeringar gjorts att en särskilt regionalpolitiskt inriktad "paketpott" anvisas. En del av dessa medel föreslås bli överförda till kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. Enligt förslaget skall 50 milj. kr. årligen under en treårsperiod satsas på vägnätet för att åstadkomma förbättringar i trafikflödet på vissa delar av riksnätet. Syftet är således att utöver bärighetsförstärkningar ge möjlighet till insatser för breddningar och sträckförändringar som kan ge ökad transporteffektivitet på delar av vägnätet som omfattar väsentliga transportleder genom viktiga utvecklingssvaga regioner. Dessa insatser bör enligt vår mening genomföras snabbare än det av trafikutskottet i detta betänkande tillstyrkta tioårsprogrammet.

Ovan redovisade förslag behandlas av arbetsmarknadsutskottet.

3. Bärighetshöjande åtgärder (mom. 31)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anför:

I detta betänkande behandlas frågan om särskilda medel under 10 år för bärighetshöjande åtgärder. Med tanke på den överenskommelse som träffats mellan kommunikationsdepartementet och representanter för näringslivet, som genom åtgärderna får fördelar i form av effektivare transporter, motsätter vi oss denna gång inte att finansieringen delvis sker genom en skattehöjning. Detta betraktar vi dock som en tillfällig åtgärd och inte som någon form av alternativ finansieringsform av väginvesteringar såsom åtgärderna rubriceras i trafikutskottets betänkande TU 1986/87:12.

4. Miljöskonande kringfartsleder (mom. 74)

Görel Bohlin, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anför:

Så som yrkas i motionerna T340 (m), T361 (m) och T221 (m) är kringfartsleder omkring tätortscentra av stor betydelse för att skona miljön och åstadkomma en jämnare trafikrytm.

För Stockholmsregionen är sådana kringfartsleder av synnerlig betydelse, exempelvis Österleden och en Västerled. Samtidigt måste särskilt obeserve-

ras såsom framhålls i motion T340 (m) att nya leder som tillkommer bl.a. för att förbättra trafikföring och miljö inte åstadkommer nya miljöproblem, vilket är en risk i anslutning till äldre vägnät.

5. Väganslagen till Stockholms län (mom. 74)

Görel Bohlin och Jan Sandberg (båda m) anför:

Såsom sägs i motionerna T340 (m) och T221 (m) har Stockholmsregionen under en följd av år missgynnats vid fördelningen av anslag till vägbyggande. År 1983 fick Stockholms län 20 % av de statliga vägpengarna, dvs. ungefär motsvarande länets andel av rikets befolkning, medan länet år 1986 fick mindre än 10 %. År 1987 tycks anslaget bli ännu mindre.

Behovet av ökat bostadsbyggande i länet kommer att föra med sig krav på bättre trafikleder. Stockholms län har dessutom en jämfört med landet i övrigt mycket hög och ökande olycksfrekvens, som troligen till viss del kan hänföras till dåliga vägar.

Stockholmsregionen passeras av eller är målet för många varudistribuerande företag från hela Sverige. Det gäller t.ex. företag längs hela Norrlandskusten. Länets vägar har således betydelse för landet som helhet, men som det nu är fungerar Stockholmsregionen som ett hinder för trafikflödet i landet.

Det är som sägs i detta betänkande inte i enlighet med riksdagens arbetsmetoder att riksdagen eller dess utskott tar ställning till hur väganslagen skall fördelas mellan olika delar av landet. Detta bör ske genom den prioriterings- och fördelningsordning som riksdagen lagt fast. Om väganslagen fördelas felaktigt över landet, vilket vi anser att de gör, bör principerna för planeringssystemet förändras.

Genom ett stöd för reservation nr 11 i detta betänkande, i vilken begärs att gällande fördelningssystem ses över, kan en bättre fördelning av väganslagen åstadkommas. Om större hänsyn tas till avkastning och nytta för näringslivet av olika vägobjekt, till befolkningstätheten och till trafikintensiteten, skulle Stockholmsregionen erhålla en rättvisare andel av vägmedlen.

Den svårighet att beräkna "nyttan" av vägprojekt för näringslivet, som tidigare funnits, finns det numera möjlighet att komma till rätta med.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

Propositionens hemställan, Vägväsende 1

Motionerna 2

Utskottet

1 Vägpolitikens inriktning 10

2 Anslags- och bidragsfrågor 11
2.1 Ämbetsverksuppgifter m.m. 11
2.2 Drift av statliga vägar 11
2.3 Byggande av statliga vägar 13
2.4 Bidrag till drift av kommunala vägar och gator 16
2.5 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator 16
2.6 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar 17
2.7 Tjänster till utomstående 18
2.8 Särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m. 18

3 Motionsyrkanden beträffande flerårs- och fördelningsplaner m.m. 20

4 Vissa övriga frågor 23

5 Hemställan 26

Reservationer 31

Särskilda yttranden 37

gotab Stockholm 1987 12905