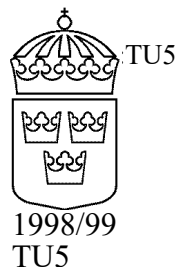


Trafikutskottets betänkande

1998/99:TU5

Investeringsplaner för trafikens infrastruktur



Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse 1998/99:8 Investeringsplaner för trafikens infrastruktur. Dessutom behandlas 158 motionsyrkanden om olika infrastrukturåtgärder, väckta dels med anledning av skrivelsen, dels under den allmänna motionstiden hösten 1998. I skrivelsen redovisar regeringen för riksdagens kännedom en sammanfattning av innehållet i Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan för tioårsperioden 1998–2007, Banverkets motsvarande förslag till stommåtsplan samt länsstyrelsernas, eller i förekommande fall, självstyrelseorganens länsplaner för regional transportinfrastruktur. Vidare redovisar regeringen sina ställningstaganden till planerna.

Regeringen konstaterar i skrivelsen att såväl Vägverkets som Banverkets förslag till tioårsplaner innefattar investeringsåtgärder vars sammanlagda kostnad överstiger de ramar som riksdagen fastställde i samband med beslutet om trafikpolitikens inriktning våren 1997 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Därför har regeringen i sitt fastställelsebeslut uppdragit åt verken att omarbota planerna så att kostnaderna ligger inom fastställda ramar.

I fråga om den nationella väghållningsplanen föreskriver regeringen att totalkostnaden skall nedbringas genom att objektet förbifart Markaryd på väg E 4 inte aktualiseras under planeringsperioden. Vidare innebär beslutet att den av Vägverket föreslagna ombyggnaden av sträckan Omberg–Vadstena på riksväg 50 inte skall ingå i planen men att ett motsvarande belopp, 138 miljoner kronor, skall reserveras för investeringar mellan Motala och väg E 4. I fråga om riksväg 44, som inte ingår i det nationella stamvägnätet, godkänns den föreslagna ombyggnaden endast under förutsättning att regionen i länsplanen för regional infrastruktur åtar sig att ställa ett belopp, motsvarande Vägverkets kostnad, till förfogande för investeringar i det nationella vägnätet.

Beträffande Banverkets förslag till stommåtsplan avvisar regeringen verkets förslag om att reservera drygt 3 miljarder kronor för sitt engagemang i byggandet av Citytunneln i Malmö. Enligt regeringen har Banverket inte visat att statens åtagande inte kommer att uppgå till den i avtalet angivna kostnaden, 1,85 miljarder kronor. Därför skall Citytunnelprojektet endast belasta tioårsplanen med sistnämnda belopp, justerat med hänsyn till prisutvecklingen. Kostnaden för utbyggnad av Ådalsbanan, som på sträckan

Sundsvall–Nyland skall utgöra anslutning till den kommande Botniabanan, skall enligt regeringens beslut inte ingå i stommåtsplanen. Ett utrymme om 1,6 miljarder kronor skall dock reserveras för projektet. Slutligen fastslår regeringen att stommåtsplanen inte skall omfatta fortsatta investeringsåtgärder vid Hallandsås eller åtgärder på andra sträckor föranledda av detta projekt. Regeringen kommer senare att tillkännage sitt ställningstagande till projektets fortsättning.

Utskottet har ingen erinran mot regeringens ställningstaganden till Vägverkets och Banverkets planförslag.

Motionsyrkanden rörande enskilda vägar avstyrks, främst med hänvisning till att regeringen, enligt vad utskottet erfarit, kommer att göra en översyn av den enskilda väghållningen.

Ett stort antal motionsyrkanden som aktualiserar behovet av främst investerings- eller underhållsåtgärder i särskilda projekt eller särskilt utpekade delar av landet avstyrks, bl.a. med hänvisning till den rollfördelning som utvecklats inom statsförvaltningen och därmed också på transportområdet.

Till betänkandet har fogats åtta reservationer och tre särskilda yttranden.

Skrivelsen

I skrivelse 1998/99:8 redovisar regeringen (Kommunikationsdepartementet) för riksdagens kännedom en sammanfattning av innehållet i Vägverkets nationella väghållningsplan, Banverkets stommåtsplan och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Skrivelsen redovisar även regeringens ställningstaganden till planerna.

Motionerna

Motioner med anledning av skrivelsen

1998/99:T3 av Eva Johansson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta med flyttningen av Märsta station i Banverkets stommåtsplan.

1998/99:T4 av Johnny Gylling (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Blekinge kustbana snarast bör elektrifieras.

1998/99:T5 av Harald Bergström (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringens fastställelsebeslut med avseende på objektet förbifart Markaryd på E 4 ändras så att objektet på nytt tas in i den nationella väghållningsplanen.

1998/99:T6 av Johnny Gylling (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Blekinges strategiska läge som en port mot Öst- och Centraleuropa,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om elektrifiering av Kustbanan,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sydostlänken,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av Kust-till-kust-banan,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga om E 22 till fyrfilig väg med mittbarriär genom hela Blekinge inom en tioårsperiod,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ombyggnad av väg 29,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av väg 30 samt en anslutning till E 77 och Trans-european Motorway (TEM),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Blekinges hamnar samt vikten av att en tågferjelinje kommer till stånd mellan Karlskrona och Polen,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flyget i Blekinge.

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998

1998/99:T201 av Åsa Torstensson (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vägverkets ansvar för vägnätet på öar utan fast landförbindelse.

1998/99:T202 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att inom befintliga ramar göra nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.

1998/99:T204 av Elizabeth Nyström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturen i Dalsland.

1998/99:T206 av Inga Berggren m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den av regeringen tillsatta Godstransportdelegationen ges uppdraget att efter erforderliga analyser anvisa lösningar så att kapacitetsproblemen i gods- och transportsystemet i Skåne undanröjs.

1998/99:T211 av Jeppe Johnsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nytänkande med avseende på den nya situationen i Sydostsverige vid planeringen av infrastruktursatsningar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsbehoven avseende vägnätet i Blekinge,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna nödvändigheten av att Blekinge kustbana, sträckan Karlskrona–Kristianstad, elektrifieras,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsbehoven avseende järnvägsnätet i Blekinge och anslutningar till detta.

1998/99:T212 av Holger Gustafsson (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering och tidsplan för vägbyggnader i västra Götaland/Skaraborg och om att garantera en åretruntservice på SJ, som tillgodoser näringslivets behov att nå Stockholm och Göteborg till normala mötestider.

1998/99:T213 av Per Westerberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges mest lönsamma investeringar i vägar och järnvägar.

1998/99:T214 av Agne Hansson (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att godkänna att åtgärder skall inrymmas i planeringsramen för investeringar i nationella stomjärnvägar för att inom planperioden ge ett sammanhängande järnvägsbaserat trafiksystem Linköping (Oskarshamn)–Kalmar–Karlskrona–Kristianstad–Hässleholm och för att möta den kommande utvecklingen i Östersjöområdet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatta investeringar i järnvägen Linköping–Kalmar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att genomföra elektrifiering av järnvägen Hässleholm–Karlskrona respektive Linköping–Kalmar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inordna järnvägen Hässleholm–Karlskrona–Kalmar–Linköping i stombanenätet,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en utredning, inkluderande linjesträckning, kostnader m.m. som syftar till byggande av en ny järnvägsförbindelse mellan Kalmar och Karlskrona,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksvägar och länsvägar i Kalmar län skall hålla en standard av minst 7,0 meters bredd,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Kalmar län, genom omfördelning av infrastrukturmedel, bör tillföras 3 miljarder kronor till samlade väg- och järnvägsupprustningar för den kommande tioårsperioden,

11. att riksdagen beslutar i enlighet med vad i motionen anförts om att ge förutsättningar för upprustning av E 22,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en samordning av Vägverkets och Boverkets insatser för ett Dackestopp i Virserum,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av angelägna riks- och länsvägsprojekt i Kalmar län,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av resurser för det enskilda vägnätet i Kalmar län.

1998/99:T215 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av infrastrukturen i Sörmland.

1998/99:T216 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturen i Stockholmsregionen.

1998/99:T218 av Ulf Nilsson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd väg- och spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

1998/99:T219 av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av goda kommunikationer med Öst- och Centraleuropa.

1998/99:T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om underhållsbidrag och investeringsbidrag vad gäller enskilda vägar.

1998/99:T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om problemen vid tjällossningsperioden på vägarna i skogslänen,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av specifika vägprojekt,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de enskilda vägarna.

1998/99:T224 av Göran Magnusson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om länsanslaget för länstransportplanerna och kommunikationsinvesteringarna i Västmanland och det nationella vägnätet utanför länet.

1998/99:T225 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari yrkas

(delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastruktursatsningar och kommunikationer i Värmland.

1998/99:T227 av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att medel för Vägverket omdisponeras så att väg 172 Bengtsfors-Årjäng får en sådan upprustning att farliga passager byggs bort och en god standard för godstransporter kan upprätthållas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksväg 45 får den förbättring som gör att avsnittet genom Dalsland når en godtagbar standard för en viktig riksled genom inlandet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tågstopp i Dalsland på det utbyggda järnvägsnätet beaktas och säkerställs,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tjällossningsskadornas omfattning begränsas genom en väg-

förstärkning av erforderligt mått så att näringslivets behov och den dagliga pendlingstrafiken säkerställs.

1998/99:TU5

1998/99:T230 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till plan för hårdbeläggning av grusvägar i enlighet med vad som anförts i motionen,

4. att riksdagen beslutar att enskilda vägar skall återfå möjligheten att få del av medel avsatta för bärighetshöjande åtgärder,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förrättningskostnader,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtågstriangeln Stockholm–Östersund–Trondheim–Oslo.

1998/99:T231 av Berit Andnor m.fl. (s) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ta större hänsyn till den tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.

1998/99:T301 av Eskil Erlandsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att åtgärder skall inrymmas i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för att inom planperioden ge E 4 utanför Ljungby en standard motsvarande motorväg.

1998/99:T302 av Kent Olsson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringar på kommunikationsområdet i Göteborgs och Bohus län.

1998/99:T303 av Kenneth Johansson (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att hela återstående delen av riksväg 60 mellan Borlänge och Falun skall ingå i det nationella stamvägnätet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bergslagsdiagonalen som pilotprojekt.

1998/99:T304 av Kenth Skårvik (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar utbyggnad av riksväg 44 längs hela sträckningen mellan Vänersborg/Trollhättan och Uddevalla.

1998/99:T306 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en tidigareläggning av upprustningen och utbyggnaden av riksväg 45 på sträckan Göteborg–Karlstad.

1998/99:T307 av Eskil Erlandsson (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring till tioårig plan för hårdbeläggning av grusvägar i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förrättningskostnader för vägföreningar.

1998/99:T308 av Karl-Göran Biörsmark (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anläggande av förbifart vid Söderköping inom ramen för anslaget för investeringar i vägar.

1998/99:T309 av Lars Björkman och Elizabeth Nyström (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av riksväg 40 till motorvägsstandard.

1998/99:T310 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en revision av vägnätet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en inventering av standarden på det enskilda vägnätet,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av regelverket för det enskilda vägnätet,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om procentsatserna,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om procentsatsen för utfartsvägar längre än 5 km,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förrättningskostnader för föreningar som drabbats av ändrad lagstiftning.

1998/99:T311 av Jerry Martinger och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utbyggnaden av vägnätet på Södertörn bör prioriteras.

1998/99:T312 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en omprövning av Vägverkets arbetsplan för väg E 6, sträckan Torp–Svinesund,

2. att riksdagen hos regeringen begär en prövning i enlighet med miljöbalken av den ökande vägtrafiken.

1998/99:T314 av Lennart Värmbly (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om E 4:an genom Kronobergs län.

1998/99:T315 av Henrik S Järrel (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väsentligt ökade väganslag till Stockholmsregionen.

1998/99:T316 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av särskilda åtgärder för vägarna i Västernorrland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vid fördelningen av väganslag ta större hänsyn till den tunga trafiken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att satsa en större del av anslagen på drift och underhåll av det befintliga vägnätet.

1998/99:T317 av Carina Adolfsson och Lars Wegendal (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den s.k. Dackeleden prioriteras i den nationella väghållningsplanen 1998–2007.

1998/99:T318 av Lars Wegendal m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att låta E 4:an i södra Kronobergs län och norra Skånes län ingå i den nationella väghållningsplanen 1998–2007 för att möjliggöra en utbyggnad till motorvägsstandard.

1998/99:T319 av Birgitta Sellén och Rigmor Ahlstedt (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en hög och jämn standard på E 4 sträckan Stockholm–Sundsvall.

1998/99:T321 av Jan Björkman m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksvägsstatus för tvärleden Blekinge–Halland.

1998/99:T322 av Urban Ahlin och Kjell Nordström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av vägarna E 20, 48 och 64.

1998/99:T323 av Lars Gustafsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av vissa vägsatsningar i Halland.

1998/99:T324 av Eva Arvidsson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av samordning vad gäller investeringar riktade mot öster samt planering av infrastrukturen för att uppnå målet om noll skadade och döda i trafiken (nollvisionen),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar utbyggnad av väg 73 mellan Fors och Nynäshamns nya infartsled.

1998/99:T325 av Birgitta Carlsson m.fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelning av medel till transportinfrastrukturen i Västra Götaland,

3. att riksdagen begära att regeringen godkänner åtgärder i planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för att inom planperioden ge anslag till riksväg 44.

1998/99:T326 av Mats Lindberg och Carin Lundberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av BRO 94.

1998/99:T327 av Inger Lundberg och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att E 18, avsnittet Örebro–norska gränsen, bör ges status som strategisk väg i den nationella väghållningsplanen.

1998/99:T328 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättrad standard av vägarna i Dalsland och Göta älvdal.

1998/99:T329 av Erik Arthur Egervärn (c) och Ola Sundell (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av grusvägar i Jämtlands och Västernorrlands län.

1998/99:T330 av Rigmor Ahlstedt (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyndsamt hantering av en ny E 4-väg genom Uppsala län.

1998/99:T331 av Helena Höij och Stefan Attefall (båda kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omfördelade väganslag till Stockholmsregionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägenheten av renoveringen av Tranebergsbron.

1998/99:T332 av Mats Odell (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägnätet i Jämtlands län.

1998/99:T333 av Sofia Jonsson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att projektarbetet för väg 249 tidigareläggs,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att byggnationen av väg 249 utförs i en etapp mellan Vedevåg och Jädersbruk.

1998/99:T334 av Viviann Gerdin (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att man vid fördelning av väganslag bör ta hänsyn till det eftersatta vägunderhållet och anvisa 25 000 000 kr extra till Värmland.

1998/99:T335 av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av insatser för upprustning, underhåll och bärighet av vägar,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att turismen uppvärderas från fritidssysselsättning till näring och ges samma tidskostnad som övriga transporter av varor i Vägverkets beräkningar för medel till vägarna,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att industrins behov av bra transportleder för skogsråvara bör gå före trafikflödesbedömningar vid medelstildelning av väganslag i glesbygd.

1998/99:T336 av Per-Olof Svensson och Raimo Pärssinen (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ekonomiska satsningar för att bygga bort flaskhalsar på väg 67.

1998/99:T501 av Bertil Persson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Citytunneln i Malmö brådskar.

1998/99:T502 av Göte Jonsson och förste vice talman Anders Björck (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning om den s.k. Europabanan.

1998/99:T503 av Lennart Fridén (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att bygga Götalandsbanan.

1998/99:T504 av Laila Bäck m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en elektrifiering av Västerdalsbanan.

1998/99:T506 av Eva Flyborg och Lennart Kollmats (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Västkustbanans brister i fullgoda räddningsmöjligheter.

1998/99:T507 av Eva Flyborg och Lennart Kollmats (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljökonsekvensbeskrivning av den planerade sträckningen av Västkustbanan.

1998/99:T508 av Tuve Skånberg (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar elektrifiering av järnvägssträckan Ystad–Tommelilla–Simrishamn,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att åter ta i bruk järnvägssträckan Simrishamn–Gärsnäs–Kristianstad.

1998/99:T509 av Göran Hägglund m.fl. (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av Götalandsbanan.

1998/99:T510 av Patrik Norinder och Anne-Katrine Dunker (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av den s.k. Atlantbanan.

1998/99:T512 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett bättre beslutsunderlag kring Europakorridoren.

1998/99:T513 av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Europabanan,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en studie av Europabanan.

1998/99:T514 av Carina Hägg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att studera förut-sättningarna för Europabanan.

1998/99:T515 av Lennart Kollmats (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggande av dubbelspår på Västkustbanan genom Halland.

1998/99:T516 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att grundvattennivån måste säkras och återställas till en acceptabel nivå,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att bygga upp en stabil organisation med tydlig fördelning av ansvar och befogenheter och goda forum för kommunikation,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tunnelbygget från och med nu betraktas som ett helt nytt projekt och underkastas en ny tillståndsprövning enligt den nya miljöbalken,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de överväganden som behöver göras innan beslut om Hallands-åsens framtid fattas.

1998/99:T517 av Ulf Björklund m.fl. (kd, v, c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av Västerdalsbanan samt om banans förlängning till Sälen.

1998/99:T518 av Karin Wegestål m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en långsiktig och sammanhållen planering för utbyggnad av infrastrukturen i sydvästra Skåne,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om planeringen för ett yttre godsspår i sydvästra Skåne.

1998/99:T519 av Sofia Jonsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Nobelbanan bör ingå i nästa revidering av stamnätsplanerna.

1998/99:T520 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum.

1998/99:T522 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av järnvägen mellan Sundsvall och Ånge.

1998/99:T523 av Urban Ahlin och Carina Ohlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av satsningar på Västra stambanan samt Kinnekullebanan.

1998/99:T524 av Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Sturup.

1998/99:T525 av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Europabanan.

1998/99:T526 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av järnvägen sträckan Varberg–Borås–Herrljunga,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtågstrafik sträckan Halmstad–Varberg–Borås–Stockholm.

1998/99:T527 av Sven Bergström m.fl. (c, s, m, v, kd, mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att stambanan skall anpassas för snabbtåg i enlighet med riksdagens tidigare beslut,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dubbelspårskapacitet hela sträckan mellan Gävle och Uppsala.

1998/99:T528 av Gunnel Wallin (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det tas fram ett miljösäkert beslutsunderlag för projekt Hallandsåsen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beslut i tunnelfrågan.

1998/99:T529 av Arne Kjörnsberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Götalandsbanan.

1998/99:T530 av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en elektrifiering av Blekinge kustbana.

1998/99:T533 av Eskil Erlandsson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning för att tillsammans med kommunerna förutslättningslöst studera effekterna och betydelsen av ett genomförande av Europabanan för nationalekonomin, regionutvecklingen, miljön och trafiksäkerheten.

1998/99:T534 av Willy Söderdahl m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om elektrifiering av Blekinge kustbana som en lönsam investering.

1998/99:T535 av Maud Björnemalm m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att delen Borlänge–Falun snarast tillförs det nationella stamvägnätet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att delen Falun–Söderhamn på sikt tillförs det nationella stamvägnätet och som planeringsinriktning skall gälla vad som anförts i motionen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige i kommande förhandlingar med EU om regionalpoli-

tiska satsningar prioriterar medel för en tidigareläggning av nu planerade investeringar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de planerade investeringarna skall ha tidsmässig förtur.

1998/99:T536 av Gunnel Wallin (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en helhetslösning för järnvägs kommunikationerna tas fram enligt i vad motionen anförts.

1998/99:T539 av Alf Eriksson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabbare utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår än vad Banverket planerar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdigställandet av tunnelbygget genom Hallandsåsen på ett miljömässigt säkert sätt.

1998/99:T540 av Paavo Vallius m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny- och ombyggnad av järnvägen mellan Västerås och Eskilstuna.

1998/99:T542 av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s) vari yrkas

(delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafik mellan Stockholm och Östersund.

1998/99:T544 av Lennart Klockare och Lars U Granberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att en ny järnvägssträcka Haparanda–Kalix snarast kommer till stånd.

1998/99:T548 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utredning av Europabanan.

1998/99:T908 av Lars-Erik Lövdén m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Öresundsbrons järnvägsanslutningar.

1998/99:N237 av Runar Patriksson och Yvonne Ångström (båda fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en upprustning av vissa stamvägar samt grusvägar för att minska bl.a. tjällossningsproblemen.

1998/99:N275 av Agne Hansson m.fl. (c) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av väg- och järnvägsinvesteringar inom Sverige med anledning av kommunismens sammanbrott i vår närmaste omvärld.

1998/99:N338 av Camilla Dahlin-Andersson m.fl. (fp) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikpolitiken.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en konsekvensutredning av satsning på samverkan mellan Norrköping och Oxelösund beträffande koncentration av hamnverksamhet söder om Stockholm,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Norrköping som transportcentrum för den östsvenska regionen.

Utskottet

1 Inledning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens skrivelse 1998/99:8 Investeringsplaner för trafikens infrastruktur. Dessutom behandlas ett stort antal motioner, väckta dels med anledning av skrivelsen, dels under den allmänna motionstiden hösten 1998.

Inledningsvis redovisar utskottet i sammanfattning den planeringsprocess som har sin grund i riksdagens beslut våren 1994 om åtgärder i infrastrukturen och som slutförs genom den nu behandlade skrivelsen. Därefter behandlar utskottet motionsyrkanden rörande enskild väghållning och sina ställningstaganden till dessa (avsnitt 3). Vidare tar utskottet upp fyra särskilda vägprojekt, nämligen förbifart Markaryd på E 4 (avsnitt 4), E 6, sträckan Rabbalshede–Svinesund (avsnitt 5), riksväg 50 (avsnitt 6) och riksväg 44 (avsnitt 7). I särskilda avsnitt behandlas också sex järnvägsprojekt, nämligen Botniabanan med anslutningar (avsnitt 8), Mäljarbanan (avsnitt 9), Västkustbanan och Hallandsåstunneln (avsnitt 10), anslutningar till Öresundsförbindelsen (avsnitt 11), Europabanan (avsnitt 12) och Götalandsbanan (avsnitt 13). Slutligen redovisar utskottet sitt samlade ställningstagande till ett stort antal motionsyrkanden rörande främst investerings- eller underhållsåtgärder i särskilda projekt eller särskilt utpekade delar av landet (avsnitt 14).

2 Bakgrund

2.1 Riksdagens beslut våren 1994 om trafikpolitikens mål

Den nu tillämpade planeringsprocessen avseende åtgärder i infrastrukturen har sin grund i riksdagens beslut våren 1994 med anledning av proposition 1993/94:100 bilaga 7. I sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 1993/94:TU16, rskr. 1993/94:154) uttalade trafikutskottet att en utgångspunkt för investeringsplaneringen måste vara en helhetssyn på trafiksystemet. Detta innebar att alla trafikslag, inte bara vägar och järnvägar, borde integreras i planeringsprocessen. Beslutet innebar vidare att riksdagen begärde att en kommission skulle tillsättas för att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Planen skulle innehålla förslag till långsiktig finansiering av kommunikationerna. Investeringarna skulle ges en sådan inriktning att transportsystemet blev mer miljöanpassat samtidigt som det bidrog till ökad välfärd och tillväxt.

Med anledning av riksdagens beslut våren 1994 tillkallade regeringen i december 1994 en parlamentarisk kommitté. Kommittén, som antog namnet Kommunikationskommittén, hade två huvuduppgifter. Den skulle dels lägga fram ett förslag till inriktning av infrastrukturinvesteringarna för åren 1998–2007, dels utarbeta underlag för ett trafikpolitiskt beslut. Förstnämnda uppdrag redovisades i mars 1996 i delbetänkandet Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26).

2.3 Riksdagens inriktningsbeslut våren 1997

Kommunikationskommitténs delbetänkande och remissyttrandena över detta lades till grund för regeringens proposition Infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53), vilken presenterades för riksdagen i december 1996.

Riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) innebar i korthet följande. Transportinfrastrukturen skulle främja ett miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem samt bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet. Denna inriktning skulle ligga till grund för trafikverkens infrastrukturplaner för perioden 1998–2007. Sammanlagt skulle 190 miljarder kronor användas för att förverkliga inriktningen under planeringsperioden. Dessa medel skulle fördelas på investeringar samt på drift- och underhållsåtgärder m.m. enligt följande sammanställning (miljarder kronor):

<i>Åtgärder</i>	<i>Vägar</i>	<i>Järnvägar</i>	<i>Regionala åtgärder</i>	<i>Övrigt</i>	<i>Summa</i>
Nyinvesteringar och förbättring av befintlig infra- struktur	30,5	36,0	32,0		98,5
Drift och underhåll	56,0	27,0			83,0
Åtgärder för mins- kad miljöpåverkan och ökad trafiksä- kerhet				8,5	8,5
Summa	86,5	63,0	32,0	8,5	190,0

Vad gäller sjöfart och luftfart konstaterades att dessa trafikslag i viktiga hänseenden skiljer sig från väg- och järnvägstrafik. För det första tillämpas inom dessa områden i princip full kostnadstäckning. Vidare är inslaget av företagsekonomiska bedömningar större. För det tredje är investeringarna i infrastruktur inte av samma omfattning som på väg- och järnvägsområdet. Slutligen är luftfart och sjöfart i högre grad omgärdade av ett internationellt regelverk. I likhet med regeringen fann riksdagen att dessa skillnader talade för att sjöfart och luftfart inte på samma sätt borde integreras i planerings-

2.4 Planeringsuppdrag till Vägverket och Banverket

I april 1997 fick Vägverket med anledning av riksdagens inriktningsbeslut uppdrag och direktiv angående den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen. Direktiven innebar att Vägverket inom sitt område skulle planera investeringar på nationella stamvägar med utgångspunkt från en finansiell planeringsram på 30,5 miljarder kronor för tioårsperioden. I mars 1998 inkom Vägverket till regeringen med förslag till en nationell plan för vägtransportsystemet för perioden 1998–2007. Förutom ett förslag till nationell väghållningsplan innehöll den nationella planen en preliminär plan för åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet.

På motsvarande sätt fick Banverket i april 1997 uppdrag och direktiv angående den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen inom sitt område. I mars 1998 redovisade Banverket förslag till stamnätsplan för åren 1998–2007.

Nedan redovisas regeringens beslut med anledning av Vägverkets och Banverkets förslag till planeringsinriktning.

2.5 Regeringens fastställelsebeslut avseende den nationella väghållningsplanen

I beslut den 11 juni 1998 angående fastställelse av den nationella väghållningsplanen konstaterade regeringen bl.a. att de trafiksäkerhetsåtgärder som genomförts inom ramen för Vägverkets sektorsuppgifter hittills inte hade givit förväntade effekter. Därför ansåg regeringen att Vägverket borde se över prioriteringen av olika trafiksäkerhetsåtgärder. För att en snabbare utveckling mot de av statsmakterna uppsatta trafiksäkerhetsmålen skulle möjliggöras fastslog regeringen att s.k. fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i den nationella väghållningsplanen skulle inplaneras under den första hälften av planeringsperioden. I övrigt innebar regeringens beslut följande.

Regeringen kunde konstatera att kostnaderna för de av Vägverket föreslagna investeringsåtgärderna med ca 700 miljoner kronor översteg den ram om 30,5 miljarder kronor varom riksdagen beslutat. Kostnaderna skulle därför reduceras. Den erforderliga minskningen skulle åstadkommas genom att objektet förbifart Markaryd på väg E 4 inte aktualiserades under planeringsperioden. Vidare fastslog regeringen att den av Vägverket föreslagna ombyggnaden av riksväg 50 i Motala skulle ingå i planen. Däremot fastställdes inte ombyggnaden av sträckan Omberg–Vadstena på samma riksväg. Men ett belopp motsvarande den beräknade kostnaden för projektet, 138 miljoner kronor, skulle reserveras för investeringar mellan Motala och väg E 4. I fråga om riksväg 44 innebar regeringens beslut att åtgärder fick finansieras med medel ur den nationella väghållningsplanen endast under förutsättning att Västra Götalands län, från den 1 januari 1999 Västra Götalands läns landsting, enligt särskild överenskommelse med Vägverket åtog sig att

ställa motsvarande utrymme i länsplanen för regional transportinfrastruktur till förfogande för investeringar i det nationella stamvägnätet. Slutligen innebar regeringens beslut att Vägverket skulle ta fram en version av planen som var i enlighet med regeringens fastställelsebeslut.

2.6 Regeringens fastställelsebeslut avseende den nationella stamnätsplanen

I sitt fastställelsebeslut den 11 juni 1998 konstaterade regeringen att Banverkets förslag med ca 1,8 miljarder kronor översteg den finansiella planeringsram som givits i planeringsdirektiven. Regeringen erinrade om sitt tidigare beslut, meddelat i regleringsbrevet för år 1998, att objekt som beräknades bli mer än 20 % dyrare än vad som ursprungligen beräknats skulle omprövas. Fastställelsebeslutet innebar att Banverkets förslag skulle reduceras så att kostnaderna för stamnätsplanen inte översteg riksdagens riktlinjebeslut, dvs. 36 miljarder kronor. Beträffande enskilda investeringsprojekt innebar fastställelsebeslutet bl.a. följande.

I fråga om projektet Citytunneln i Malmö, för vilket Banverket aviserade kostnadsökningar, uttalade regeringen att det inte fanns underlag som visade att statens åtagande inte uppgick till den i avtalet angivna kostnaden. Därför borde objektet upptas till ursprunglig kostnad efter prisomräkning, dvs. 1,9 miljarder kronor. Om det visade sig att kostnaderna för projektet skulle avvika från beloppen i avtalet skulle Banverket anmäla detta till regeringen och redovisa ett beslutsunderlag som beskrev kostnadsnivåer för alternativa handlingsvägar samt alternativens konsekvenser.

Beträffande Ådalsbanan skulle enligt regeringen förutsättningar för fastställelse föreligga först när parterna tagit ställning till ännu inte framtaget beslutsunderlag rörande Botniabanan. Därför skulle stamnätsplanen inte omfatta Ådalsbanan men ett utrymme på 1,6 miljarder kronor skulle reserveras för projektet.

Vidare skulle regeringens fastställelse avse åtgärder på Svealandsbanan och Mälärbanan enligt den överenskommelse som träffats mellan staten och Mälärbansans Intressenter AB (MIAB).

Slutligen fastslog regeringen att stamnätsplanen inte skulle omfatta fortsatta investeringsåtgärder vid Hallandsås eller åtgärder på andra sträckor föranledda av detta projekt. Regeringen redovisade sin avsikt att fatta beslut i dessa frågor först då Kommissionen (M 1997:04) med anledning av tunnelbygget genom Hallandsåsen lämnat sitt slutbetänkande och Banverket i enlighet med regeringsuppdrag lämnat sitt underlag.

2.7 Regional infrastrukturplanering

I samband med beslutet om trafikpolitikens inriktning (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) godkände riksdagen regeringens förslag om en ny form av länsbaserad regional investeringsplanering för samtliga trafikslag. I korthet innebär beslutet i denna del att de regionala väghållningsplanerna och de s.k. LTA-planerna har ersatts av trafikslagsövergripande länsplaner som avser nyinvesteringar och förbättringsåtgärder i reg-

ional infrastruktur. Beredningen av planerna sker i huvudsak i beredningsgrupper på länsnivå där länsstyrelsen samordnar och förankrar åtgärder. Länsplanerna bereds också på länsövergripande nivå i s.k. regionberedningsgrupper med deltagande av samtliga trafikverk och berörda länsstyrelser. Indelningen motsvarar Vägverkets regionindelning. På förslag av trafikverken har regeringen fördelat de långsiktiga planeringsramarna på regioner. Varje regionberedningsgrupp har därefter kommit överens om hur medlen skall fördelas på län. Riksdagen har i sitt inriktningsbeslut godkänt att sammanlagt 32 miljarder kronor skall användas för regionala investeringsåtgärder under plane-ringsperioden 1998–2007. Merparten av dessa medel, 29,3 miljarder kronor, har av regeringen fördelats på regioner och av regionberedningsgrupperna på län enligt följande.

<i>Region</i>	<i>Län</i>	<i>Mkr</i>
Stockholm	Stockholms län	3 041
Mälardalen	Uppsala län	859
	Södermanlands län	880
	Örebro län	810
	Västmanlands län	810
Sydöst	Östergötlands län	1 200
	Jönköpings län	1 376
	Kronobergs län	692
	Kalmar län	680
	Blekinge län	499
	Gotlands län	138
Skåne	Skåne län	2 653
Väst	Hallands län	677
	Västra Götalands län	3 950
	Värmlands län	1 128
Mitt	Dalarnas län	2 040
	Gävleborgs län	1 230
	Västernorrlands län	1 800
	Jämtlands län	1 001
Norr	Västerbottens län	2 089
	Norrbottens län	1 739
Summa		29 292

Härutöver har 2,722 miljarder kronor avsatts för fullföljande av Stockholms- och Göteborgsöverenskommelserna.

I regeringens skrivelse redovisas i sammanfattning Vägverkets och Banverkets konsekvensanalyser av länsplanerna. Därav framgår bl.a. att fördelningen på ändamålsområden i stort nått upp till de riktlinjer som regeringen angav i direktiven. En mer påtaglig avvikelse kunde konstateras i fråga om bidrag till handikappanpassning där totalkostnaden för redovisade åtgärder understeg planeringsramen med 445 miljoner kronor. Ett skäl till avvikelsen kunde enligt regeringen vara att planeringsförutsättningarna lämnades sent

3 Enskilda vägar

3.1 De enskilda vägarnas betydelse och behov av stöd

3.1.1 Motionsförslag

I motion T222 framhåller Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) att de enskilda vägarna är av stor betydelse för näringslivet och för människors möjlighet till bosättning, friluftsliv och rekreation. Minskade resurser till det enskilda vägnätet drabbar inte bara glesbygden utan hela landet, anför motionärerna (yrkande 18).

3.1.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning rörande det enskilda vägnätets betydelse. Av landets totala vägnät om ca 417 000 km utgörs 283 000 km, motsvarande två tredjedelar, av enskilda vägar. Insikten om den viktiga roll de enskilda vägarna spelar för att tillförsäkra näringslivet och enskilda människor goda transportförutsättningar återspeglas bl.a. i det förhållandet att staten sedan lång tid tillbaka ger ekonomiskt stöd till enskild väghållning. Enligt den nu gällande förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning lämnas sålunda bidrag för enskilda vägar som är av inte obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. För att bidrag skall kunna utgå krävs att den enskilda vägen är ändamålsenlig med hänsyn till övriga vägar och att kostnaderna är skäliga med hänsyn till nyttan. Statsbidraget till enskild väghållning uppgick budgetåret 1998 till 566 miljoner kronor. För innevarande budgetår är motsvarande anslagspost upptagen till 100 miljoner kronor. Som bl.a. framgår av utskottets betänkande (bet. 1998/99:TU1, s. 30) med anledning av budgetpropositionen för år 1999 (utg.omr. 22) är emellertid denna neddragning av rent teknisk natur och innebär inte någon reell resursminskning.

Utskottet är väl medvetet om att det finns ett stort behov av ekonomiskt stöd till det enskilda vägnätet. Samtidigt konstaterar utskottet att statens ekonomiska engagemang på detta område måste vägas mot behovet av nyinvesteringar samt drift och underhåll på det allmänna vägnätet. Enligt vad utskottet erfarit kommer regeringen att göra en översyn av den enskilda väghållningen. Utskottet förutsätter att den enskilda väghållningens betydelse och behov av stöd tillhör de frågor som kommer att behandlas inom ramen för översynen. Därmed torde syftet med det nu behandlade motionsyrkandet bli tillgodosett och någon riksdagens åtgärd med anledning av yrkandet inte vara erforderlig. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motion T222 (fp) yrkande 18.

3.2.1 Motionsförslag

Enligt vad Sven Bergström m.fl. (c) uttalar i motion T230 bör riksdagen besluta att medel avsätta för bärighetshöjande åtgärder även i fortsättningen skall komma de enskilda vägarna till godo (yrkande 4).

3.2.2 Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade våren 1987 om ett tioårigt program för bärighetshöjande åtgärder (prop. 1986/87:100 bil. 8, bet. 1986/87:TU19, rskr. 1986/87:235). Programmet, som delvis bekostades av näringslivet, omfattade också enskilda vägar. Detta tioårsprogram är nu slutfört.

Enligt vad utskottet inhämtat bedömer Vägverket att det finns stora behov av bärighetssatsningar på det enskilda vägnätet, även om inte oväsentliga insatser kunnat göras inom ramen för nämnda tioårsprogram. Vidare konstaterar Vägverket att de medel som anvisas under anslagsposten för bidrag till enskild väghållning inte räcker för bärighetsupprustningar. Som utskottet anfört under avsnittet 3.1.2 rörande statligt stöd till det enskilda vägväsendet i allmänhet måste också behovet av stöd till bärighetshöjande åtgärder vägas mot andra angelägna behov. Utskottet utgår från att frågan om statligt stöd till bärighetssatsningar på enskilda vägar kommer att behandlas inom ramen för den översyn av enskild väghållning som regeringen avser att genomföra. Med det anförda avstyrks motion T230 (c) yrkande 4.

3.3 Översyn av regelverk och procentsatser

3.3.1 Motionsförslag

I motion T310 begär Per-Richard Molén m.fl. (m) en översyn av det regelverk som styr bidragsgivningen till de enskilda vägarna. Enligt motionärerna är det inte självklart att regelverket är väl utformat med hänsyn till dagens situation (yrkande 4). I avvaktan på resultatet av en översyn bör de procentsatser som riksdagen lade fast i början av 1980-talet ligga fast. De procentsatser som då fastställdes som "högsta" och som i huvudsak gällde fram till år 1995 får ej underskridas, anser motionärerna (yrkande 5). I samma motion anförs att bidraget för utfartsvägar längre än 5 km bör höjas till 90 % för att åretruntboende på avlägsna platser skall möjliggöras (yrkande 6).

3.3.2 Utskottets ställningstagande

Det statliga stödet till enskilda vägar regleras i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Bidrag utgår enligt förordningen i form av byggnadsbidrag och driftbidrag. Driftbidrag lämnas i mån av tillgång på medel som årliga driftbidrag och särskilda driftbidrag. Årliga driftbidrag får lämnas med högst vissa närmare angivna andelar av driftkostnaderna. Med hänsyn till att tillgången på medel är begränsad tvingas Vägverket emellertid tillämpa lägre procenttal än de högsta som medges enligt förordningen. Ex-

empelvis utgår bidrag för närvarande med 60 % till vägar som enligt förordningen är berättigade till stöd med högst 70 %.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer Vägverket att under år 1999 genomföra ett antal projekt för att klarlägga om det regelverk som styr bidragsgivningen är ändamålsenligt med utgångspunkt i de uttalanden som statsmakterna gjort rörande syftet med statsbidraget. Utskottet utgår från att statsbidragsförordningens stödregler också kommer att omfattas av den översyn som för närvarande planeras inom Regeringskansliet. Därmed borde syftet med nu behandlade motionsyrkanden komma att tillgodoses. Någon riksdagens åtgärd med anledning av yrkandena torde inte vara erforderlig. Med det anförda avstyrks motion T310 (m) yrkandena 4–6.

3.4 Inventering av det enskilda vägnätets standard

3.4.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslår i motion T220 att Vägverket skall inventera standarden på det enskilda vägnätet (yrkande 22). En sådan inventering bör ligga till grund för en översyn av det regelverk som styr bidragsgivningen. Ett liknande förslag framför Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T310 (yrkande 3).

3.4.2 Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet har inhämtat genomför Vägverket en besiktning av de enskilda vägarna med ungefär fem års intervall. Men verket säger sig inte ha någon klar och heltäckande bild av vägarnas standard. Avsikten är att verket skall påbörja en genomgripande inventering när den nationella vägdatabasen tas i drift. När så kan ske är i dagsläget inte klart.

Enligt utskottets bedömning är tillgång till en nationell vägdatabas en väsentlig förutsättning för att den av motionärerna aktualiserade inventeringen skall kunna genomföras. Med hänsyn till Vägverkets uttalade avsikt att påbörja en inventering när vägdatabasen har tagits i drift anser utskottet att riksdagen inte bör vidta någon åtgärd med anledning av nu behandlade motionsförslag. Syftet med yrkandena kan enligt utskottets bedömning komma att tillgodoses också inom ramen för den översyn av det enskilda vägväsendet som regeringen avser att genomföra (jfr avsnitt 3.1.2). Någon riksdagens åtgärd med anledning av nu behandlade motionsyrkandena är därmed inte erforderlig. Med det anförda avstyrks motionerna T220 (m) yrkande 22 och T310 (m) yrkande 3.

3.5 Revision av vägnätet

3.5.1 Motionsförslag

I motion T310 föreslår Per-Richard Molén m.fl. (m) en revision av det svenska vägnätet (yrkande 2). En sådan revision bör utgöra utgångspunkten för ställningstaganden rörande vilka vägar som skall vara allmänna respektive enskilda. Enligt motionärerna har Vägverket tidigare konstaterat att det

finns många allmänna vägar som på grund av trafikens omfattning bör göras om till enskilda. I mindre omfattning kan det finnas skäl att överföra enskilda vägar till det allmänna vägnätet. Men en mer omfattande överflyttning till det allmänna vägnätet vore olycklig, menar motionärerna. Då vore ett ökat statligt stöd till enskild väghållning att föredra.

3.5.2 Utskottets ställningstagande

Indelningen av vägnätet i allmänna respektive enskilda vägar grundas på bestämmelser i väglagen (1971:948). Enligt 1 § denna lag är allmän väg sådan väg som anläggs enligt väglagen eller enligt lagen förändras till allmän, vidare sådan för allmän samfärdslös upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid väglagens ikraftträdande hålls av staten eller en kommun.

Enligt 21 § väglagen får enskild väg förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdslös eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av Vägverket efter samråd med länsstyrelsen (22 §). Indragning av allmän väg regleras i 25 §. Sålunda får en allmän väg dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden. Bestämmelserna i 22 § tillämpas också på ett ärende om indragning av en väg.

Om väghållare finns regler bl.a. i 5 §. Av lagrummet framgår att staten är väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får dock regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen. Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen.

Utskottet har erfårit att Vägverket kontinuerligt bedriver ett revisionsarbete av det slag motionärerna efterlyser. Enligt utskottets mening torde det ankomma på Vägverket eller regeringen att bedöma om, och i så fall när och i vilka former, en mer genomgripande revision av vägnätet bör genomföras. Tidigare i betänkandet har redovisats att regeringen planerar en översyn av det enskilda vägväsendet. Utskottet förutsätter att den av motionärerna aktualiserade frågan kommer att behandlas inom ramen för översynen. I så fall skulle syftet med det nu behandlade motionsyrkandet bli tillgodosett och någon riksdagens åtgärd inte vara erforderlig. Med det anförda avstyrks motion T310 (m) yrkande 2.

Utskottet vill i detta sammanhang aktualisera en fråga som har anknytning till den nyss behandlade och som enligt utskottets mening bör tas upp inom ramen för den översyn som regeringen planerar. Den fråga som utskottet har i åtanke gäller gränsdragningen mellan kommunal och enskild väghållning inom tätortsområden. För sådana områden upprättades i enlighet med äldre regler antingen stadsplan eller byggnadsplan. Inom stadsplanlagt område kunde enskild fastighetsägare inte vara väghållare. Inom byggnadsplanlagt område gällde i stället i princip att väghållningen skulle skötas av fastighetsägarna inom planområdet. Genomförandet tryggades bl.a. genom reglerna i

3 kap. i den nu upphävda lagen om enskilda vägar. Med stöd av sitt s.k. planmonopol kunde kommunen själv i princip välja vilket planinstitut som skulle tillämpas. I den nu gällande plan- och bygglagen (1987:10) har stadsplan och byggnadsplan ersatts av detaljplan. Vid detaljplaneläggning måste kommunen avgöra om kommunal eller enskild väghållning skall tillämpas för vägar och annan allmän plats.

Såväl äldre som nu gällande regler har således givit kommunerna frihet att avgöra hur väghållningen skall vara anordnad inom tätortsområden. Detta har enligt vad utskottet erfarit lett till stora variationer i landet. Vissa kommuner har sålunda valt att vara väghållare fullt ut inom tätortsområdena. Andra kommuner har i hög grad föreskrivit enskild väghållning. Det finns också kommuner med en mer blandad ordning. I sådana kommuner kan kommunen vara väghållare inom en del av ett tätortsområde medan det för en angränsande del av i övrigt likartad karaktär kan ha föreskrivits enskild väghållning. Sådana förhållanden kan föranleda protester från fastighetsägare som ålagts att svara för väghållningen, vilket i sin tur kan ge kommunen anledning att av likställighetsskäl bidra till väghållningen. Slutligen finns kommuner där enskild väghållning är allmänt förekommande men där kommunen i praktiken sköter väghållningen åt vägföreningarna. Detta medför risk för att vägföreningarna i praktiken upphör att fungera, trots att de fortfarande bär det juridiska ansvaret för vägen i fråga. Detta kan medföra komplikationer, t.ex. om det skulle inträffa en trafikolycka som har samband med brister i väghållningen. Det kan enligt utskottets mening inte uteslutas att mer enhetliga förhållanden i nu behandlat avseende skulle erbjuda fördelar, inte minst från rättvisesynpunkt.

3.6 Indragning av allmänna vägar på öar

3.6.1 Motionsförslag

I motion T201 hävdar Åsa Torstensson (c) att Vägverket är i färd med att dra in allmänna vägar på öar utan fast landförbindelse. Detta måste förhindras, anser motionären. Det finns enligt henne inget skäl för att öbor skall svara för kostnaderna för sitt vägnät.

3.6.2 Utskottets ställningstagande

Beträffande den fråga som motionären aktualiserar har utskottet inhämtat att det inom Vägverket Region Väst pågår en process som syftar till att dra in allmänna vägar på öarna Koster, Härmandö–Gullholmen, Härön och Kärin-gön. Gemensamt för de vägar som är aktuella för indragning är enligt regionen att det på dessa praktiskt taget inte förekommer någon biltrafik och att vägarna därmed inte kan anses uppfylla kraven på att vara allmänna. Processen inleds med att regionen gör en utredning som skall klarlägga om det föreligger förutsättningar för en indragning. Därefter bereds berörda fastighetsägare möjlighet att lämna synpunkter. Nästa steg innebär att regionen överlämnar ärendet till Vägverket för beslut. Beslutar Vägverket i enlighet med regionens förslag föranstaltar regionen om lantmäteriförrättning, dvs.

om bildande av samfällighet för den fortsatta förvaltningen av vägen. Vägverket står för de förrättningskostnader som uppkommer.

Utskottet kan ha förståelse för att fastighetsägare på berörda öar reagerar mot att de vid en indragning av allmänna vägar fortsättningsvis får vidkännas kostnader för drift och underhåll. Samtidigt torde det vara undantag snarare än regel att staten eller kommunen är väghållare på öar där ingen eller praktiskt taget ingen biltrafik förekommer. Frågor om indragning av allmänna vägar avgörs av Vägverket. Utskottet är därför inte berett att tillstyrka någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen. Yrkande 2 i motion T201 (c) avstyrks följaktligen.

3.7 Förrättningskostnader

3.7.1 Motionsförslag

I tre motioner aktualiseras ett problem som sammanhänger med att lagen (1939:608) om enskilda vägar upphörde att gälla den 1 januari 1998.

Sålunda anser Sven Bergström m.fl. (c) i motion T230 att problemet med de på grund av lagändringen uppkommande förrättningskostnaderna för vägföreningar måste lösas (yrkande 5). Samma uppfattning framför Eskil Erlandsson (c) i motion T307 (yrkande 2) och Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T310 (yrkande 7).

3.7.2 Utskottets ställningstagande

Genom riksdagsbeslut våren 1997 upphävdes lagen (1939:608) om enskilda vägar (prop. 1996/97:92, bet. 1996/97:TU8, rskr. 1996/97:202). Innebörden av riksdagsbeslutet är att vägföreningar och vägsamfälligheter fr.o.m. den 1 januari 1998 anses utgöra gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen (1973:1149) och förvaltas enligt reglerna i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. En konsekvens av lagändringen är att s.k. andelstal – på grundval av vilka berörda fastigheters andel av vägföreningens kostnader bestäms – i fortsättningen skall beräknas främst efter den nytta som fastigheten har av vägen. Hittills har flertalet vägföreningars andelstal grundats på ingående fastigheters taxeringsvärde. Nya andelstal skall fastställas genom förrättningar som genomförs av lantmäterimyndigheten. Omräkningen av andelstal skall ha genomförts senast vid utgången av år 2002.

I det utredningsbetänkande som låg till grund för 1997 års riksdagsbeslut (SOU 1996:46) föreslogs att andelstal grundade på taxeringsvärden vid utgången av en femårig tidsfrist, räknad från upphävandelagens ikraftträdande, skulle frysas och bli fasta andelar under förutsättning att inga nya andelstal dessförinnan fastställts genom lantmäteriförrättning. I enlighet härmed utformades också den lagrådsremiss som föregick propositionen. Men Lagrådet avvisade möjligheten att behålla andelstal grundade på taxeringsvärden och ansåg att nyttoprincipen skulle tillämpas konsekvent. Propositionen utformades i enlighet med Lagrådets uppfattning, och riksdagen beslutade enligt regeringens förslag. I konsekvens härmed måste alla vägföreningar med rörliga andelstal, grundade på taxeringsvärden, före den 1 januari år

2003 påkalla lantmäteriförrättning för att få andelstal som beräknas på den nytta ingående fastigheter har av den gemensamma vägen.

Enligt vad utskottet inhämtat har Riksförbundet för enskild väghållning beräknat att ca 90 % av landets ca 1 700 vägföreningar, dvs. drygt 1 500 föreningar med sammanlagt ca 260 000 fastigheter, kommer att drabbas av förrättningskostnader till följd av lagändringen. Förbundets beräkningar antyder en total kostnad om ca 190 miljoner kronor, motsvarande i genomsnitt 730 kr per fastighet. Förbundet har i skrivelse den 1 september 1998 till dåvarande Inrikesdepartementet redovisat sina beräkningar. I skrivelsen framförs uppfattningen att det inte är rimligt att förrättningskostnaderna skall bäras av de enskilda fastighetsägarna. Lagändringen har enligt förbundet tillkommit huvudsakligen av samhällsekonomiska skäl, inte för att vägföreningarna fungerat dåligt eller själva haft något behov av att få andelstalen reviderade. Förbundet begär därför att riksdagen och regeringen anslår medel som täcker de förrättningskostnader som uppkommer till följd av den ändrade lagstiftningen.

Lantmäteriverket har vid kontakter med utskottet uppgivit att man bedömer Riksförbundets kostnadsberäkningar som alltför pessimistiska. Enligt verkets egna överslagsberäkningar kan totalkostnaden bedömas komma att uppgå till ca 80 miljoner kronor. Detta motsvarar en genomsnittskostnad om 200–400 kr per fastighet för de enklare förrättningarna då överenskommelse föreligger mellan fastighetsägarna. I mer komplicerade fall med ett stort antal berörda fastigheter bedöms genomsnittskostnaden till 500–600 kr per fastighet. Att verket kommit fram till en så mycket lägre kostnad sammanhänger delvis med att lantmäterimyndigheterna i samverkan med fastighetsägarna kommer överens om att ett så enkelt förrättningsförfarande som möjligt skall tillämpas utan att det därför görs avkall på de formella krav som ställts upp i den nya lagstiftningen. I stället för att fastigheternas relativa nytta fastställs med hjälp av gängse, relativt komplicerade metoder, t.ex. tonkilometerberäkningar, skall sålunda schabloner utnyttjas så långt detta är möjligt. Ett schablonförfarande som kan bli aktuellt innebär att fastigheter åsätts vikter grundade på användning, så att permanentbebodda fastigheter får en vikt, fritidsfastigheter en annan och obebyggda fastigheter en tredje. Endast i vissa fall, t.ex. då det finns en industri eller en kommunal fritidsanläggning i området, kan det enligt verket komma att krävas mer kostnadskrävande beräkningsmetoder.

Lantmäteriverket anser att ändringen enligt 1997 års lagstiftning innebär fördelar för såväl samhället som vägföreningarna själva. Rättssystemet har blivit mer enhetligt. Lagreglerna har blivit enklare och mer lättförståeliga. Det har blivit lättare för vägföreningarna att förvalta gemensamhetsanläggningen samt att ajourhålla och ändra andelstalen om grunderna finns i anläggningsbeslutet. Bl.a. behöver förändringar t.ex. i fastigheternas användning inte kräva någon ny förrättning. Slutligen framhålls att andelstal beräknade på nytta kan anses mer rättvisa. Det kan enligt verket inte vara rimligt att en fastighet, vilket fallet är i dag, får bära en större del av kostnaderna enbart av det skälet att den ligger vid en sjö och därför har åsatts ett högre taxeringsvärde. Skulle statsmakterna överväga någon form av ersättning till berörda vägföreningar anser Lantmäteriverket att kompensationen bör fast-

ställas också med hänsyn till de uppenbara fördelar den nya lagstiftningen oftast innebär för vägföreningarna.

1998/99:TU5

Utskottet gör för sin del följande bedömning. Genom riksdagsbeslutet våren 1997, som bl.a. innebar att 1939 års lag om enskilda vägar upphörde att gälla den 1 januari 1998, har den lagstiftning som reglerar vägföreningarnas verksamhet blivit mer enhetlig och anpassad till vad som gäller för gemensamhetsanläggningar i allmänhet. Även i övrigt innebär lagstiftningen stora fördelar, bl.a. vad gäller förvaltningen. Emellertid kommer vägföreningarna, genom den förändring i förhållande till utredningsförslaget och förslaget i lagrådsremissen som vidtogs med anledning av Lagrådets synpunkter, att förorsakas merkostnader. Hur stora dessa merkostnader blir kan i dagsläget inte bedömas med någon säkerhet. Som framgått av redovisningen bedömer Riksförbundet för enskild väghållning att genomsnittskostnaden per fastighet blir ca 730 kr medan Lantmäteriverket räknar med betydligt lägre belopp, 200–400 kr per fastighet vid enklare förrättningar. Utskottet förutsätter att Lantmäteriverket i samråd med andra berörda intressenter tillser att förrättningarna kan genomföras till rimliga kostnader. Vidare utgår utskottet från att regeringen kommer att uppmärksamma problemet med förrättningskostnader, antingen i samband med den översyn av det enskilda vägväsendet som planeras eller i annat lämpligt sammanhang, och vid behov vidta erforderliga åtgärder. Något tillkännagivande med anledning av nu behandlade motionsförslag torde inte vara erforderligt. Följaktligen avstyrks motionerna T230 (c) yrkande 5, T307 (c) yrkande 2 och T310 (m) yrkande 7.

4 Förbifart Markaryd på E 4

4.1 Regeringens beslut

Av regeringens skrivelse framgår att regeringen har beslutat att objektet förbifart Markaryd på E 4 utgår ur den nationella väghållningsplanen med hänvisning till att det inte uppfyller något av de prioriteringskriterier som Vägverket ställt upp.

4.2 Motionsförslag

I motion T5 begär Harald Bergström (kd) att regeringens fastställelsebeslut ändras så att objektet förbifart Markaryd på E 4 på nytt tas in i den nationella väghållningsplanen.

Lennart Värmbö (v) anser i motion T314 att E 4 vid Markaryd skall byggas ut till motorväg.

4.3 Utskottets ställningstagande

Av Vägverkets förslag till nationell stamvägnätsplan framgår att det aktuella vägvägnätsplan har en längd av 21 km. Vägen har en bredd av 13 m. Enligt verkets förslag skall nuvarande väg ersättas av motorväg i delvis ny sträckning. Kostnaden för objektet beräknas till 740 miljoner kronor. Objektet

föreslås bli genomfört under perioden 2002–2007. Vägverket konstaterar att objektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt och inte heller uppfyller något annat av Vägverkets kriterier. Att verket ändå föreslår utbyggnad till motorvägsstandard motiveras med att det inte kan anses rimligt att på ett begränsat avsnitt av E 4 ha en lägre målstandard.

Utskottet vill erinra om att riksdagen under riksmötet 1992/93 i samband med sitt beslut om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) uttalade sig för att E 4 utan dröjsmål borde byggas ut till motorvägsstandard. Riksdagen har senare (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) övergivit det s.k. stråktänkande som detta ställningstagande gav uttryck för. I stället gäller numera att varje del av stamvägnätet bör byggas ut i den takt och med den standard som är motiverad av trafikförhållandena på respektive del. Varje vägsträcka skall sålunda i princip bedömas utifrån sina egna förutsättningar. Detta innebär exempelvis att motorvägsstandard på en vägsträcka skall komma i fråga endast då de samhällsekonomiska kalkylerna visar att en sådan målstandard är lönsam eller något annat tillämpat kriterium kan anses uppfyllt. När det gäller den nu aktuella sträckan, förbifart Markaryd på E 4, har Vägverkets egna utredningar visat att ingen av dessa förutsättningar föreligger. Mot denna bakgrund anser utskottet i likhet med regeringen det rimligt att objektet inte tas med i investeringsplanen för perioden 1998–2007. Utskottet vill emellertid betona att detta inte nödvändigtvis betyder att ombyggnaden av sträckan kommer att försenas. Ingenting hindrar således att Vägverket återkommer med förslag till ombyggnad i nästa planeringsomgång. I de motioner som nu behandlas anförs som skäl för en snar utbyggnad främst de brister i trafiksäkerhetskänslighet som vidlåder nuvarande vägsträcka. Utskottet delar motionärernas oro över olycksutvecklingen. Samtidigt bedömer utskottet att utbyggnad till motorväg inte är det enda utbyggnadsalternativet som ger högre trafiksäkerhet. Med det anförda avstyrks motionerna T5 (kd) och T314 (v).

5 E 6, sträckan Rabbalshede–Svinesund

5.1 Regeringens beslut

I Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan finns upptagna ett antal projekt på E 6. Fyra av dessa, som avser vägens nordligaste del från Rabbalshede till Svinesund, har en sammanlagd längd av 53 km. Vägbredden varierar mellan 9 och 13 m. Vägverkets förslag innebär utbyggnad till fyrfältsväg i ny eller delvis ny sträckning. Kostnaden beräknas till drygt 2,4 miljarder kronor.

Av skrivelsen framgår att regeringen inte fastställer fyrfältsväg för sträckan Rabbalshede–Svinesund. I stället skall Vägverket för varje objekt pröva vilken standard som är motiverad av trafikförhållanden och andra omständigheter.

I motion T312 begär Per Lager m.fl. (mp) en omprövning av Vägverkets arbetsplan för sträckan Torp–Svinesund. Motionärerna hävdar att Vägverkets planerar för en fyrfältsväg med en bredd av 18,5 m, trots att riksdagen tidigare har uttalat sig för en väg med 13 m bredd (yrkande 1). I samma motion hemställs att hela E 6 genom norra Bohuslän prövas enligt miljöbalken (yrkande 2).

5.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har, mot bakgrunden av riksdagens tidigare redovisade ställningstaganden (jfr avsnitt 4.2), inget att erinra mot regeringens beslut att inte fastställa Vägverkets förslag för väg E 6 mellan Rabbalshede och Svinesund. Med regeringens ställningstagande torde syftet med motion T312 (mp) vara tillgodosett vad gäller yrkande 1. Någon riksdagens åtgärd är inte erforderlig, varför yrkandet avstyrks.

Vad beträffar yrkandet i samma motion om att hela E 6 genom norra Bohuslän skall prövas enligt miljöbalken vill utskottet erinra om att införandet den 1 januari 1999 av den nya miljöbalken bl.a. innebär att kraven på miljökonsekvensbeskrivning i samband med vägbyggnadsprojekt skärps. I korthet gäller att väglagen och miljöbalken tillämpas parallellt. I miljöbalken finns bestämmelser som innebär att regeringen skall pröva tillåtligheten av nya motorvägar, motortrafikleder samt i övrigt vägar som har minst fyra körfält och en sträckning av minst 10 km. Prövningsplikten innefattar också sådana vägbyggen där en befintlig väg genom att breddas eller genom att få en ny körbana byggs ut till nämnd standard på minst samma väglängd. Utskottet utgår från att planerade vägprojekt på E 6 prövas enligt den lagstiftning som vid aktuell tidpunkt gäller. Med hänvisning härtill avstyrks motion T312 (mp) yrkande 2.

6 Riksväg 50

6.1 Regeringens beslut

I Vägverkets förslag till väghållningsplan upptas ett antal projekt på riksväg 50/60 mellan Ödeshög och Borlänge. På en sträcka av 6 km i Motala föreslås en utbyggnad till 13 m vägbredd i ny sträckning till en beräknad kostnad av 418 miljoner kronor. Vidare föreslår verket att sträckan Omberg–Vadstena byggs ut till 9 m bredd till en kostnad av 138 miljoner kronor. Båda projekten uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet enligt den s.k. nettonuvärdeskvoten (NNK).

Regeringens fastställelsebeslut innebär att ombyggnaden i Motala skall ingå i planen, däremot inte sträckan Omberg–Vadstena. Men ett belopp, motsvarande den beräknade kostnaden för sistnämnda projekt, alltså 138 miljoner kronor, skall i planen reserveras för investeringar mellan Motala och väg E 4. Vägverket skall i samråd med Riksantikvarieämbetet och Statens naturvårdsverk redovisa dels åtgärder för att på lång sikt nå en hållbar

6.2 Utskottets ställningstagande

Den av Vägverket planerade utbyggnaden av riksväg 50 mellan Omberg och Vadstena har föranlett kritik med hänsyn främst till risken för störningar dels på det naturreservat som omfattar den unika fågelsjön Tåkern och dess omgivningar, dels också på klosterområdet vid Alvastra. Utskottet ser med tillfredsställelse på att regeringen uppdragit åt Vägverket att i samråd med Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet söka alternativa möjligheter att knyta samman Motala med E 4.

7 Riksväg 44

7.1 Regeringens beslut

I Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan föreslås att staten via väghållningsplanen bidrar till utbyggnad till fyrfältsväg i ny sträckning av sträckan Uddevalla–Båberg på riksväg 44. Kostnaden anges till 260 miljoner kronor.

Regeringens fastställelsebeslut innebär att projektet får belasta den nationella väghållningsplanen endast under förutsättning att regionen, dvs. Västra Götalands landsting, åtar sig att ställa motsvarande utrymme till förfogande för investeringar i det nationella stamvägnätet. Motivet för detta villkor är att riksväg 44 inte ingår i stamvägnätet utan utgör en s.k. övrig riksväg.

7.2 Motionsförslag

I motion T304 kräver Kenth Skårvik (fp) en snar utbyggnad av riksväg 44 längs hela sträckningen mellan Vänersborg/Trollhättan och Uddevalla. Projektet bör vara klart senast år 2001, anser motionären.

Birgitta Carlsson m.fl. (c) redovisar i motion T325 att ombyggnad av riksväg 44 ingår i den regionala infrastrukturplanen till en kostnad av 318 miljoner kronor. Motionärerna anser att ombyggnaden skall vara ett nationellt projekt. I enlighet härmed bör staten svara för 218 miljoner kronor av totalkostnaden (yrkande 3).

7.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har erfarit att Vägverket och regionen Västra Götaland enats om en strategi som i korthet innebär att riksväg 44 byggs ut på sträckan Vänersborg–Uddevalla för att avleda långdistanstrafik på riksväg 45. Med hänsyn till dels att riksväg 44 inte tillhör det nationella stamvägnätet, dels att det enligt vad som framkommit finns en klar koppling mellan utbyggnaden av denna väg och trafikutvecklingen på riksväg 45, anser utskottet det rimligt att staten villkorar sitt bidrag till att regionen medverkar med motsvarande be-

lopp i utbyggnaden av den infrastruktur i regionen som ingår i det nationella stamvägnätet.

Enligt utskottets mening bör riksdagen inte, som begärs i motion T304 (fp), uttala sig för när under planeringsperioden projektet skall genomföras. Motionen avstyrks följaktligen.

Vad gäller yrkande 3 i motion T325 (c), rörande statens andel av projektets totalkostnad, finner utskottet att det belopp som upptas i den nationella väghållningsplanen överstiger det som anges i motionen. Därmed torde syftet med motionsyrkandet bli tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd synes inte vara erforderlig, varför yrkandet avstyrks.

8 Botniabanan med anslutningar

8.1 Bakgrund

Botniabaneprojektet, som avser nybyggnad av en järnvägslinje mellan Nyland och Umeå, finansieras i särskild ordning och omfattas därmed inte av stamnätsplanen. Den 27 november 1997 tecknades ett avtal omfattande tidsplan, omfattning, kostnader och finansiering, byggande och drift. Banan beräknas vara driftklar år 2006.

I Botniabanan ingår definitionsmässigt inte sträckan Sundsvall–Nyland som utgör en del av den befintliga länsjärnvägen mellan Sundsvall och Långsele, Ådalsbanan. För att Botniabanan skall kunna fylla sin avsedda funktion krävs en upprustning av Ådalsbanan på avsnittet Sundsvall–Nyland. För en sådan upprustning har Banverket i sitt förslag till stamnätsplan tagit upp 2,1 miljarder kronor. Upprustningen syftar till att eliminera tågviktsbegränsningar samt att få tillräcklig kapacitet och rimlig hastighetsstandard. Åtgärderna skall enligt Banverkets planering samordnas i tiden med Botniabanans utbyggnad och beräknas vara slutförda år 2005.

8.2 Regeringens beslut

Av den nu behandlade skrivelsen framgår att regeringen i sitt fastställelsebeslut reserverat ett lägre belopp än vad Banverket föreslagit för Ådalsbanans upprustning, 1,6 miljarder kronor i stället för 2,1 miljarder kronor. Regeringen har dessutom uppdragit åt Banverket att göra en järnvägsutredning innefattande en miljökonsekvensbedömning och en samhällsekonomisk bedömning av alternativa investeringar.

8.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad som i skrivelsen redovisas rörande Ådalsbanan.

9.1 Bakgrund

Mäljarbanans utbyggnad och standard på sträckan Kungsängen–Örebro regleras i ett avtal mellan Banverket, Mäljarbanans Intressenter AB (MIAB) och Delegationen för infrastrukturinvesteringar. Överenskommelsen innebär att MIAB delfinansierar den totala anläggningskostnaden för Mäljarbanan med 530 miljoner kronor och bygger tre delsträckor. I Banverkets ansvar ingår att finansiera och bygga övriga delsträckor samt sträckan Kallhäll–Kungsängen. Sistnämnda sträcka ingår inte i Mäljarbanan men utgör en trafikeringssmässig förutsättning för denna. Utbyggnaden till dubbelspår av sträckan Kallhäll–Kungsängen skulle enligt planerna vara klar i juli 1997 men har blivit försenad med cirka fyra år. Med anledning av förseningen påkallade MIAB omförhandlingar av de ekonomiska villkoren i överenskommelsen. Efter överläggningar mellan dåvarande Kommunikationsdepartementet och bo-laget nåddes en överenskommelse som innebär bl.a. att staten åtar sig att genomföra vissa investeringsobjekt på Mäljar- och Svealandsbanorna inom ramen för stornätsplanen samt att staten ersätter MIAB med 34,5 miljoner kronor. Riksdagen har godkänt att anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar får användas för att ersätta MIAB med nämnda belopp (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317).

9.2 Regeringens beslut

I den nu behandlade skrivelsen redovisar regeringen att regeringens fastställelsebeslut avser åtgärder på Mäljarbanan och Svealandsbanan i enlighet med nämnda överenskommelse med MIAB.

9.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anför om Mäljarbanan.

10 Väst kustbanan och Hallandsåstunneln

10.1 Bakgrund

10.1.1 Väst kustbanan

Väst kustbanan går från Göteborg till Lund. Till Väst kustbanan räknas också sträckan Halmstad–Hässleholm. Den totala banlängden är 370 km. Därav utgörs ca 40 % av dubbelspår. I stornätsplanen finns medel anslagna för fortsatt dubbelspårsutbyggnad. Efter år 2007 beräknas endast två enkelspårssträckor kvarstå, Ängelholm–Helsingborg och Halmstad–Hässleholm.

I Banverkets förslag till stornätsplan redovisas nio större objekt som avser Väst kustbanan. Den sammanlagda investeringskostnaden uppgår till ca 6,7 miljarder kronor. Ett av objekten avser en tunnel genom Hallandsåsen, i planen upptaget till 1,8 miljarder kronor.

År 1991 fick Banverket regeringens uppdrag att genomföra Hallandsåsprojektet. Projektet omfattar en sträcka av 14,5 km varav 8,6 km i tunnel. I oktober 1992 startade byggnationen. Avsikten var att bygget skulle vara klart år 1996. Kostnaderna beräknades till 1,25 miljarder kronor. I oktober 1997 stoppades bygget sedan man konstaterat läckage av giftigt vatten och kraftigt sänkta grundvattennivåer. Då hade ca 5 km tunnel hunnit sprängas och ca 1 miljard kronor förbrukats. Vid samma tid tillkallade regeringen en kommission med uppgift att redovisa miljö- och arbetsmiljöfrågor samt att utvärdera orsaker och föreslå åtgärder för att liknande händelser skulle undvikas i framtiden. Kommissionen avgav ett delbetänkande i maj 1998 (SOU 1998:60) och en slutrapport i november 1998 (SOU 1998:137). I december 1998 avgav Banverket ett yttrande till regeringen rörande Hallandsåsprojektet. Sammanfattningsvis fann verket att ett fullföljande av projektet ej var samhällsekonomiskt lönsamt. Verket bedömde att det skulle kosta ca 4,8 miljarder kronor att färdigställa projektet. Dittills hade projektet kostat ca 2 miljarder kronor. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

10.2 Regeringens fastställelsebeslut

Regeringens fastställelsebeslut innebär att planen inte skall omfatta fortsatta åtgärder som berör Hallandsåsprojektet eller åtgärder på andra sträckor med anledning av projektet.

10.3 Motionsförslag

10.3.1 Takten i utbyggnaden av Västkustbanan

I motion T515 förordar Lennart Kollmats (fp) att Västkustbanan byggs ut snabbare än enligt nu gällande planer. Som motiv för en snabbare utbyggnad anger motionären bl.a. att en utbyggd järnväg möjliggör arbetspendling på större avstånd.

Krav på en snabb utbyggnad förs fram också av Gunnel Wallin (c) i motion T528 (yrkande 2) och av Alf Eriksson m.fl. (s) i motion T539 (yrkande 1). I sistnämnda motion pekas bl.a. på att Öresundsförbindelsen kan utnyttjas bättre när Västkustbanan är färdigutbyggd.

10.3.2 Hallandsåsprojektets fortsättning

Frågan om Hallandsåsprojektets fortsättning tas upp i ett antal motioner. Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) framhåller i motion T516 att grundvattennivån måste säkras och återställas till acceptabel nivå (yrkande 1). I samma motion påpekas vikten av att det för Hallandsåsprojektet, liksom för Västkustbanan i dess helhet, byggs upp en stabil organisation med fördelning av ansvar och befogenheter samt med goda forum för kommunikation (yrkande 2). Motionärerna vill också att projektet skall betraktas som ett nytt projekt och underkastas ny tillståndsprövning enligt den nya miljöbalken (yrkande 3). Slutligen redovisas motionärernas syn på vilka överväganden som måste göras

innan beslut fattas om Hallandsåsprojektets framtid. Sålunda måste klarläggas vilka de samhällsekonomiska kostnaderna blir, vad det kostar att inte bygga färdigt och i stället återställa åsen, vilka skador som är irreparabla samt vad en alternativ sträckning kommer att kosta (yrkande 4). I motion T528 framhåller Gunnel Wallin (c) att Båstads kommuns önskan om en miljösäker fortsättning snarast måste tillgodoses och pekar på betydelsen av ett miljösäkert beslutsunderlag för Hallandsåsprojektet (yrkande 1).

Också Alf Eriksson m.fl. (s) betonar i motion T539 att tunnelbygget genom Hallandsåsen måste färdigställas på ett miljömässigt säkert sätt (yrkande 2).

10.3.3 Tunnel i Kungsbacka kommun

I två motioner aktualiseras ett annat tunnelprojekt som ingår i den nya Västkustbanan, nämligen i Kungsbacka kommun. Enligt vad Eva Flyborg och Lennart Kollmats (båda fp) påpekar i motion T506 saknar den planerade tunneln utrymningsmöjligheter. Motionärerna kräver att regeringen ser till att Banverket planerar för fullgoda utrymningsvägar. Samma motionärer (fp) hävdar i motion T507 att det planerade tunnelbygget i Kungsbacka kommun medför risk för vatteninträngning och sänkt grundvatten. Regeringen bör föranstalta om en miljökonsekvensbeskrivning av projektet.

10.4 Utskottets ställningstagande

10.4.1 Takten i utbyggnaden av Västkustbanan

Utskottet har i tidigare sammanhang uttalat sig positivt om planerna på en utbyggnad till dubbelspår av Västkustbanan. Beträffande den i motionerna T515 (fp), T528 (v) och T539 (s) aktualiserade frågan om takten i utbyggnaden kan utskottet konstatera att större delen av banan enligt Banverkets planering kommer att vara dubbelspårig år 2001. Efter år 2007 beräknar Banverket att endast två enkelspårssträckor kvarstår, Ängelholm–Helsingborg samt Halmstad–Hässleholm. Vidare vill utskottet peka på att det enligt den rollfördelning som har etablerats inom ramen för nu tillämpade mål- och resultatstyrningsprinciper inte torde ankomma på riksdagen att i detalj uttrycka uppfattningar om när under en planeringsperiod olika projekt skall genomföras. Utskottet förutsätter att Banverket fullföljer utbyggnaden av Västkustbanan i den takt som beviljade anslag och andra resurser medger. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T515 (fp), T528 (v) yrkande 2 och T539 (s) yrkande 1.

10.4.2 Hallandsåsprojektets fortsättning

Som framgått av bakgrundsbeskrivningen ovan (avsnitt 9.1) bereds frågan om Hallandsåsprojektets framtid för närvarande inom Regeringskansliet. Tidigare har ett enigt utskott tillstyrkt Hallandsåsprojektet. Mot bakgrund av vad som senare inträffat krävs emellertid, innan ställning kan tas till projektets fortsättning, en noggrann analys som bl.a. innefattar en bedömning

av de samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av ett fullföljande respektive alternativa lösningar. Ett sådant analysarbete bedrivs för närvarande inom Regeringskansliet. Resultatet av detta beredningsarbete, som utskottet förutsätter kommer att bedrivas med den skyndsamhet som är möjlig med hänsyn till frågans betydelse och komplexitet, bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T516 (v), T528 (c) yrkande 1 och T539 (s) yrkande 2. Syftet med motionsyrkandena torde dock i allt väsentligt komma att tillgodoses, varför någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena inte torde vara erforderlig.

Med hänsyn till den osäkerhet som för närvarande vidlåder Hallands- åsprojektet finner utskottet, i likhet med regeringen, det rimligt att fortsätta åtgärder som berör projektet inte skall ingå i stomnäsplanen för perioden 1998–2007.

10.4.3 Tunnel i Kungsbacka kommun

I motionerna T506 (fp) och T507 (fp) uttrycks farhågor för att den tunnel som planeras inom Kungsbacka kommun inte skall fylla de säkerhets- och miljökrav som måste ställas på ett sådant projekt. Utskottet utgår från att detta projekt kommer att underkastas prövning enligt gällande regler, vad gäller såväl tillgången på säkra utrymningsvägar som miljösäkerhet. Utskottet förutsätter vidare att de erfarenheter som vunnits från t.ex. Hallands- åsprojektet kommer att tas till vara så att negativa miljökonsekvenser i form av grundvattensänkning eller vattenläckage kan undvikas. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T506 (fp) och T507 (fp).

11 Anslutningar till Öresundsförbindelsen

11.1 Bakgrund

11.1.1 Citytunneln i Malmö

I en s.k. avsiktsförklaring den 7 oktober 1996 tillkännagav regeringen sin uppfattning att Citytunnelprojektet i Malmö borde komma till utförande. Samtidigt utsåg regeringen en förhandlingsman med uppgift att arbeta fram ett förslag till avtal om byggande och finansiering av Citytunneln. Den 27 februari 1997 ingicks ett huvudavtal om Citytunnelns genomförande och finansiering. På hösten 1997 godkände riksdagen regeringens förslag rörande statens organisatoriska och finansiella engagemang i projektet (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Beslutet innebär att Banverket med 1,85 miljarder kronor svarar för en dryg tredjedel av den beräknade totalkostnaden, 4,95 miljarder kronor.

11.1.2 Kontinentalbanan och ett yttre godsspår

Med tillkomsten av Citytunneln kommer Kontinentalbanan att avlastas i princip all persontrafik. Det innebär att antalet tåg på Kontinentalbanan kommer att minska från ca 200–220 till ca 75 per dygn.

Frågan om Kontinentalbanans lämplighet för godstrafik och behovet av ett yttre godsspår öster om Malmö behandlades senast av riksdagen i samband med riksdagsbeslutet om Citytunneln (bet. 1997/98:TU6). Med anledning av motionsyrkanden i ämnet hänvisade trafikutskottet till sitt uttalande i samband med behandlingen av regeringens proposition om trafikpolitikens inriktning (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Utskottet anförde där att ett yttre godsspår – liksom en riksbangård öster om Malmö – kunde vara intressanta lösningar för att komma till rätta med de kapacitets- och miljöproblem som den tunga godstrafiken skapar. Samtidigt konstaterade utskottet att det inte var möjligt att inrymma kostnaderna för dessa projekt i planeringsramen för perioden 1998–2007. Utskottet förutsatte dock att frågor om trafikförsörjningen i Skåne skulle övervägas vid en kommande revidering av planeringsramarna.

11.2 Regeringens beslut

Fastställelsebeslutet innebär att Citytunnelprojektet i Banverkets stamnätsplan upptas till 1,9 miljarder kronor, vilket innebär en minskning med drygt 1,1 miljard kronor jämfört med Banverkets förslag. Regeringen motiverar sitt beslut med att det för närvarande inte finns underlag som visar att statens åtagande i Citytunnelprojektet behöver utökas i förhållande till den i avtalet angivna kostnaden, justerad med hänsyn till prisnivån. Om Citytunnelprojektet finner att kostnaderna för projektet avviker från beloppen i avtalet skall Banverket anmäla detta till regeringen och redovisa ett beslutsunderlag som beskriver kostnadsnivåer för alternativa handlingsvägar samt alternativens konsekvenser.

11.3 Motionsförslag

I motion T501 uttalar Bertil Persson (m) att Citytunneln brådskar.

I motion T518 hävdar Karin Wegestål m.fl. (s) att Kontinentalbanan genom Malmö har otillräcklig kapacitet. På sikt är ett yttre godsspår oundvikligt. Planeringen för ett sådant spår bör inledas omgående, anser motionärerna (yrkande 2). I samma motion framhålls vikten av en långsiktig och sammanhållen planering för infrastrukturens utbyggnad i sydvästra Skåne (yrkande 1).

Lars-Erik Lövdén m.fl. (s) konstaterar i motion T908 att Citytunneln skall betraktas som ett första steg i utvecklingen av Öresundsbronns järnvägsanslutningar. Nästa steg måste bli ett yttre godsspår, anser motionärerna. Men denna fråga måste lösas i ett nationellt helhetsperspektiv.

11.4 Utskottets ställningstagande

11.4.1 Citytunneln i Malmö

Som bl.a. framgår av Banverkets stamnätsplan ingår i Banverkets ansvar för projektet delansvar för själva tunnelbygget samt eget ansvar för ombyggnad

av Malmö centrals bangårdsområde och banan ovan mark. Järnvägsutredningar för bangårdsområdet har visat att kostnaderna för bangårdsområdet kan vara kraftigt underskattade. Arbete har inletts för att verifiera beräkningarna och för att minimera kostnadsökningarna. Med anledning av risken för kostnadsökningar har Banverket reserverat 3 miljarder kronor i förslaget till stomnätsplan. Enligt vad utskottet inhämtat har Banverket upprättat en s.k. idéstudie med förslag till åtgärder som kan minska merkostnaderna till 600–700 miljoner kronor. Åtgärderna avser bl.a. en minskning av antalet spår m.m. Idéstudien har remitterats till SJ och andra berörda för yttrande. Arbetet med att reducera kostnadsökningarna skall fortsätta.

Utskottet finner i likhet med regeringen att det för närvarande saknas underlag som visar om och i vilken mån statens åtagande i projektet behöver utökas. Innan ett sådant underlag föreligger bör, som regeringen beslutat, kostnaderna för projektet tas upp i stomnätsplanen med ursprungligt belopp, justerat med hänsyn till prisutvecklingen.

Enligt vad utskottet har inhämtat pågår för närvarande ett intensivt förberedelsearbete inför den egentliga byggstarten. Häri ingår bl.a. planarbete, tillståndsansökningar, lagprovning, detaljprojektering och upphandling. Citytunnelkonsortiet beräknar att Citytunneln skall vara klar år 2005. Utskottet anser att riksdagen inte bör göra något uttalande rörande takten i Citytunnelprojektet. Följaktligen avstyrks motion T501 (m).

11.4.2 Kontinentalbanan och ett yttre godsspår

Utskottet har i avsnitt 10.1.2 ovan redovisat utskottets och riksdagens tidigare uttalanden rörande behovet av ett yttre godsspår. Därav framgår att utskottet tidigare bedömt att ett yttre godsspår liksom en riksbangård öster om Malmö kunde vara intressanta lösningar för att komma till rätta med de kapacitets- och miljöproblem som den tunga godstrafiken skapar. Samtidigt har utskottet konstaterat att det inte har varit möjligt att inrymma kostnaderna för dessa projekt i planeringsramen för perioden 1998–2007. Utskottet står fast vid denna bedömning men förutsätter – nu liksom tidigare – att frågor om trafikförsörjningen i Skåne kommer att övervägas vid en kommande revidering av planeringsramarna. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T518 (s) och T908 (s).

12 Europabanan

12.1 Bakgrund

Europabanan utgör en del av projektet Europakorridoren som är en kombination av E 4 och en ny järnväg. Järnvägen skall enligt planerna sträcka sig från Stockholm till Skåne och utgöra den svenska delen av det europeiska nätverk som är under utbyggnad. Europabanan är tänkt att byggas för höghastighetståg. I projektet ingår en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Sammanlagt åtta kommuner är engagerade i projektet: Stockholm, Nyköping, Norrköping, Linköping, Jönköping, Värnamo, Ljungby och Helsingborg. Projektet stöds också av bl.a. länsstyrelser, landsting och SJ.

Europabanan – och Götalandsbanan (jfr avsnitt 12) – behandlades av riksdagen senast i samband med beslutet om trafikpolitikens inriktning (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Av propositionen framgick att Europabanan, liksom Götalandsbanan, borde ses som alternativ bland flera för att avlasta befintliga järnvägar. Dock konstaterade regeringen att det under den kommande planeringsperioden inte fanns finansiellt utrymme att realisera dessa projekt. Utskottet sade sig dela regeringens bedömning men förutsatte att de båda projekten skulle prövas vidare inom ramen för det fortsatta planeringsarbetet. Därvid borde möjligheterna att finna alternativ finansiering undersökas. Med hänvisning härtill avstyrktes motioner i ärendet.

12.2 Motionsförslag

I sammanlagt sju motioner föreslås regeringen föranstalta om en utredning av Europabaneprojektet. Dessa är T502 av Göte Jonsson och Anders Björck (båda m), T512 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (båda m), T513 av Kenneth Lantz (kd), T514 av Carina Hägg m.fl. (s), T525 av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s), T533 av Eskild Erlandsson m.fl. (c) och T548 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (båda s).

12.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet vidhåller den uppfattning som redovisades i samband med beslutet om trafikpolitikens inriktning (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Som därav framgår bör enligt utskottets mening Europabanan ses som ett alternativ bland flera för att i framtiden avlasta befintliga järnvägar. Dock måste konstateras att det under den kommande planeringsperioden inte finns finansiellt utrymme att realisera detta projekt. Liksom tidigare förutsätter utskottet dock att projektet prövas vidare inom ramen för det fortsatta planeringsarbetet. Detta innebär bl.a. att Banverket i sin egenskap av sektorsansvarig myndighet bör sammanställa och presentera underlag för den fortsatta planeringsprocessen. Med det anförda avstyrks motionerna T502 (m), T512 (m), T513 (kd), T514 (s), T525 (s), T533 (c) och T548 (s).

13 Götalandsbanan

13.1 Bakgrund

Götalandsbanan tänks sträcka sig från Stockholm till Göteborg via Södertälje, Norrköping, Mjölby, Tranås/Gripenberg, Jönköping och Borås. Avsikten är att banan skall trafikeras av höghastighetståg för i huvudsak personbefordran. I projektet är en rad intressenter, bl.a. berörda kommuner och länsstyrelser, engagerade.

Banverket presenterade år 1996 ett regeringsuppdrag rörande Götalandsbanan. Verket kom till slutsatsen att projektet låg långt fram i tiden och att det fanns många investeringar som var mer angelägna. Enligt regeringens uppfattning, redovisad i proposition 1996/97:53, visade Banverkets utredning

att en komplettering av den nuvarande järnvägen genom de folkrika tätortsregionerna i södra Sverige skulle skapa möjligheter att ytterligare utveckla järnvägen som persontransportmedel. Med ökade trafikvolym kunde det finnas behov av att avlasta Västra och Södra stambanan. Men regeringen konstaterade att det inte fanns finansiellt utrymme att realisera Götalandsbaneprojektet inom den kommande planeringsperioden. Liksom i fråga om Europabanan framhöll trafikutskottet vid behandlingen av propositionen (bet. 1996/97:TU7, s. 84) att Götalandsbanan mot bakgrund av det presenterade underlaget framstod som ett intressant framtidsprojekt. Projektet skulle möjliggöra uppbyggandet av en stor sammanhängande region med goda miljövänliga kommunikationer. Men den ekonomiska planeringsramen var begränsad. Detta betydde enligt utskottet att även samhällsekonomiskt lönsamma projekt inte skulle kunna realiseras under planeringsperioden. Utskottet förutsatte dock att projektet Götalandsbanan – liksom Europabaneprojektet – skulle prövas vidare inom ramen för det fortsatta planeringsarbetet.

Enligt vad utskottet har inhämtat har Banverket efter år 1996 inte gjort några ytterligare utredningar kring projektet Götalandsbanan. Banverket konstaterar att Götalandsbanan tidsmässigt borde ligga före Europabanan. Men Götalandsbanan förutsätter omfattande investeringar i det befintliga järnvägsnätet, kanske främst i Östergötland.

13.2 Motionsförslag

I motion T503 vill Lennart Fridén (m) ha ett tillkännagivande rörande behovet av att bygga Götalandsbanan.

Göran Hägglund m.fl. (kd) redovisar i motion T509 uppfattningen att Götalandsbanan snarast bör komma med i Banverkets stamnätsplan. Enligt motionärerna behövs det en snabb tvärförbindelse mellan Norrköping och Göteborg. Banan skulle ge ett tillskott av minst 1,5 miljoner nya tågresenärer. Den samhällsekonomiska lönsamheten ligger högre än för flertalet andra järnvägsprojekt. Trots detta har projektet ”lagts i malpåse”.

Arne Kjörnsberg m.fl. (s) föreslår i motion T529 att en utredare tillsätts för att samordna insatserna mellan Banverket, SJ, regionala och kommunala intressenter samt näringslivet så att Götalandsbaneprojektet kan realiseras.

13.3 Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsredovisningen ovan har utskottet tidigare konstaterat att Götalandsbanan framstår som ett intressant framtidsprojekt. Samtidigt har utskottet i likhet med regeringen funnit att det för närvarande saknas finansiellt utrymme att genomföra projektet under den löpande planeringsperioden. Utskottet vidhåller denna bedömning men utgår från att projektet kommer att prövas vidare inom ramen för det fortsatta planeringsarbetet. Med det anförda avstyrks motionerna T503 (m), T509 (kd) och T529 (s).

Under detta avsnitt behandlar utskottet ett stort antal motionsyrkanden som aktualiserar behovet av främst investerings- eller underhållsåtgärder i särskilda projekt eller särskilt utpekade delar av landet. Yrkandena har sammanställts under rubrikerna 14.1 Vägar, 14.2 Järnvägar och 14.3 Sjö- och luftfart samt flera trafikslag.

Att utskottet valt att behandla dessa yrkanden i ett sammanhållet avsnitt och med en gemensam motivtext skall främst ses mot bakgrunden av den rollfördelning som efter införandet av mål- och resultatstyrning i statsförvaltningen har utvecklats också på transportområdet. Sålunda är numera riksdagens främsta uppgift inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt eller andra enskilda åtgärder, utan att ange övergripande mål och riktlinjer för planering, fastställa finansiella ramar, skapa förutsättningar för att det skapas en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser samt tillse att regeringen återrapporterar i vilken grad insatta resurser har bidragit till uppfyllelsen av fastlagda mål. Utskottet har i det föregående redovisat huvudragen i den planeringsprocess som utformats med utgångspunkt i denna rollfördelning (avsnitt 2).

Detta i princip övergripande funktionssätt hindrar inte att riksdagen kan finna anledning att göra mer preciserade ställningstaganden i enskilda frågor. Det kan gälla delar av infrastrukturen som t.ex. det enskilda vägnätet, vilket behandlas i ett särskilt avsnitt i detta betänkande. Ett annat exempel är det tioåriga programmet för bärighetshöjande åtgärder som inleddes år 1987. Senare beslut om förlängning och utökning av detta program till år 2003 innebär satsningar på att återta eftersatt underhåll på vägnätet, rekonstruktion av vägar samt tjälsäkringsåtgärder. Det kan vidare gälla särskilda infrastrukturprojekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar. Exempel på sådana projekt som riksdagen behandlat under senare tid är Citytunneln i Malmö, Botniabanan och E 6 norr om Uddevalla.

Ett antal motionsyrkanden rör projekt som återfinns i de av regeringen fastställda nationella planerna, väghållningsplanen och stommätsplanen. Syftet med dessa yrkanden torde därmed komma att tillgodoses, även om i vissa fall projekten inte kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna önskar.

Andra yrkanden avser nationella infrastrukturprojekt som i och för sig måste anses angelägna men som vid avvägningen mot andra angelägna behov såväl inom som utanför utgiftsområdet har fått skjutas på framtiden.

En tredje form av yrkanden gäller lokala och regionala trafikfrågor som enligt gällande planeringssystem avgörs på regional nivå. Beträffande dessa yrkanden vill utskottet erinra om att de regionala ramarna under senare år tillförts ökade resurser. Som utskottet redovisat i det föregående har regeringen i enlighet med 1997 års inriktningsbeslut till trafikslagsövergripande länsplaner för planeringsperioden 1998–2007 fördelat närmare 30 miljarder kronor till dessa planer.

I vissa motionsyrkanden aktualiseras behovet av underhålls- och förbättringsåtgärder, bl.a. på landets grusvägar. Utskottet vill med anledning av

dessa yrkanden erinra om att riksdagen år 1993 beslutade att den tioåriga s.k. bärighetssatsningen som påbörjades år 1987 skulle utökas, bl.a. genom åtgärder för att medge ökad bärighet på vägar av betydelse för näringslivet. Riksdagens infrastrukturbeslut år 1997 innebar i nu behandlat avseende att den utökade satsningen skulle fullföljas till år 2003. Beslutet innefattade bl.a. utökade satsningar på att återta eftersatt underhåll på vägnätet, rekonstruktion av vägar samt tjälsäkringsåtgärder. Som regeringen redovisat i proposition 1997/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd kommer sådana åtgärder att uppta en stor del av utrymmet för de första åren i länsplanerna. Av regeringens nu behandlade skrivelse framgår att åtgärder för ökad bärighet, rekonstruktion och tjälsäkring i länsplanerna tas upp till ett sammanlagt belopp av 8,8 miljarder kronor, vilket motsvarar ca 30 % av hela det belopp som regeringen anvisat till länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 1998–2007.

Några motionsyrkanden tar upp frågor som har samband med de politiska förändringarna i Östeuropa och de nya möjligheter till ett utvidgat Östersjö-samarbete som därmed öppnats. Innebörden av yrkandena är i korthet att ett utvidgat samarbete bl.a. inom handeln kräver ökade infrastrukturensatsningar i sydöstra Sverige. Utskottet vill med anledning av motionsförslagen erinra om att regeringen i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) betonade vikten av ett fortsatt nära samarbete inom Östersjöregionen för att ta till vara de möjligheter och komma till rätta med de problem som finns inom bl.a. transportområdet. Regeringen anförde bl.a. (s. 55) att utvecklingen av transporter till och från länder runt Östersjön vilka inte är medlemmar i EU är en viktig fråga som kommer att bli än mer betydelsefull ju mer det svenska handelsutbytet med dessa länder utvecklas. Den potential som finns för ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, bl.a. hamnar, bör tas till vara. I regeringsförklaringen den 6 oktober 1998 anförde statsministern att Östersjösamarbetet skall drivas vidare med oförminskad styrka. Utskottet kan mot bakgrunden av dessa uttalanden konstatera att regeringen fäster stor vikt vid en fortsatt utveckling av samarbetet med Östeuropa, inte minst på transportområdet. Utskottet delar regeringens bedömning rörande vikten av ett utvecklat Östersjösamarbete.

I ett motionsyrkande föreslås ändringar av de regler som gäller för byggande av träbroar. Utskottet konstaterar i likhet med motionärerna att det med modern teknik går att göra träkonstruktioner med både hög hållfasthet och lång hållbarhet. Det bör dock ankomma på Vägverket att ta ställning till frågor av denna typ. Utskottet förutsätter att Vägverket fortlöpande följer den tekniska utvecklingen på området.

Som utskottet i tidigare sammanhang framhållit måste motionsyrkanden av det slag som nu behandlas ses som ett uttryck för en stark vilja och vällovlig ambition att bygga ut och rusta upp landets infrastruktur. En fortsatt utveckling av infrastrukturen är också enligt utskottets mening nödvändig för tryggad välfärd, för förbättrad regional balans och för en bättre miljö. Dock finner utskottet att riksdagen, med hänvisning till vad som ovan sagts om rollfördelningen inom planeringssystemet samt om behovet av att väga infra-

strukturinsatser mot andra angelägna behov, bör avslå samtliga i avsnitten 14.1–14.3 upptagna motionsyrkanden. 1998/99:TU5

Region Sydöst

T211 (m) – yrkande 2	Öresundsbron och nya förbindelser till Polen och Baltikum öppnar möjligheter men ställer krav på vägar av god standard. En upprustning krävs av E 22, rv ¹ 30, rv 29 och Tvärleden Olofström–Halmstad.
T6 (kd) – yrkande 5	E 22 bör inom en tioårsperiod byggas om till fyrfilig väg med mittbarriär genom hela Blekinge.
T6 (kd) – yrkande 6	Rv 29 från Karlshamn mot Växjö har byggts ut etappvis. Kvar att åtgärda är 12 km där vägen går nära Karlshamns vattentäkt. Vägen måste byggas om innan ytterligare olyckor inträffar.
T6 (kd) – yrkande 7	Lv ² 30 mellan Jönköping och Jönköping via Växjö bör rustas upp och klassas som Europaväg med anslutning till E 77 i Gdynia och Transeuropan Motorway (TEM).
T202 (m) – yrkande 1	Medel för drift och underhåll bör föras över till nyinvesteringar i E 22, rv 25, rv 34 och lv 127.
T214 (c) – yrkande 9	E 22, Dackeleden, rv 25, rv 33, rv 34 och rv 35 bör byggas ut till minst 7 m bredd.
T214 (c) – yrkande 11	Återstående delar av E 22 bör rustas upp.
T214 (c) – yrkande 14	Vägverket och Boverket bör samordna sina insatser för att åstadkomma ett Dackestopp i Virserum.
T214 (c) – yrkande 15	Angelägna riks- och länsvägsprojekt i Kalmar län bör komma till stånd.
T214 (c) – yrkande 16	Kalmar län bör få mer pengar för upprustning av enskilda vägar.

¹ riksväg² länsväg

- T301 (c) I planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar bör inrymmas åtgärder som innebär att E 4 utanför Ljungby ges motorvägsstandard.
- T318 (s) E 4 i södra Kronobergs län och norra Skånes län bör ingå i den nationella väghållningsplanen 1998–2007 för att möjliggöra en utbyggnad till motorvägsstandard.
- T317 (s) Dackeleden (lv 23) bör prioriteras i den nationella väghållningsplanen 1998–2007.
- T308 (fp) Förbifart vid Söderköping (E 22) bör snarast komma till stånd.

Region Sydöst och Region Väst

- T309 (m) Rv 40 mellan Jönköping och Göteborg bör byggas ut till motorvägsstandard.
- T321 (s) Tvärleden Blekinge–Halland bör få riksvägsstatus.

Region Sydöst, Region Mälardalen och Region Mitt

- T303 (c)
– yrkande 2 Bergslagsdiagonalen är en viktig förbindelse i Mellansveriges inland och ett samarbetsprojekt mellan fyra länsstyrelser och 17 kommuner. Den börjar vid E 4 i Ödeshög, passerar Örebro, Borlänge och Falun och mynnar ut på E 4 vid Söderhamn. Södra delen ingår i det nationella stamvägnätet. På lång sikt bör hela sträckan ingå. På kort sikt måste rv 60 mellan Borlänge och Falun ingå. Projektet bör genomföras som pilotprojekt för det nya näringsdepartementet.
- T535 (s)
– yrkande 1 Delen Borlänge–Falun av Bergslagsdiagonalen bör snarast tillföras det nationella stamvägnätet.

- T535 (s)
– yrkande 2
- Delen Falun–Söderhamn av Bergslagsdiagonalen bör på sikt tillföras det nationella stamvägnätet. Riksdagen bör redan nu avge en avsiktsförklaring av sådan innebörd.
- T535 (s)
– yrkande 3
- Sverige bör i kommande förhandlingar med EU om regionalpolitiska satsningar prioritera medel för en tidigareläggning av nu planerade investeringar i Bergslagsdiagonalen.
- T535 (s)
– yrkande 4
- Planerade investeringar i Bergslagsdiagonalen bör ha tidsmässig förtur.

Region Väst

- T325 (c)
– yrkande 2
- Västra Götalands andel av trafikarbetet på det statliga vägnätet är väsentligt högre än andelen av vägnätet. Vägarna är smalare och har sämre standard. Västra Götaland bör få en större andel av de statliga anslagen till transportinfrastruktur.
- T328 (s)
- Det krävs en förbättrad standard av vägarna i Dalsland och Göta älvdal.
- T227 (fp)
– yrkande 1
- Genom omdisponering av Vägverkets medel bör lv 172 Bengtsfors–Årjäng rustas upp så att farliga passager byggs bort och en god standard för gods-transporter kan upprätthållas.
- T227 (fp)
– yrkande 2
- Rv 45 bör rustas upp så att avsnittet genom Dalsland får en godtagbar standard som viktig riksled genom inlandet.
- T227 (fp)
– yrkande 4
- Genom en förstärkning av vägarna i Dalsland bör tjällossningsskadornas omfattning begränsas så att näringslivets behov och den dagliga pendlings-trafiken säkerställs.
- T302 (m)
- Det finns ett stort behov av investeringar på kommunikationsområdet i Göteborgs och Bohus län.
- T322 (s)
- E 20 bör byggas ut till motorvägsstandard, väg 48/64 måste förbättras.

- T306 (m) Upprustningen och utbyggnaden av rv 45, sträckan Göteborg–Karlstad, bör tidigareläggas.
- T323 (kd) Riksvägarna 25, 26, 41 och lv 153 i Halland bör ha hög prioritet i planeringen.
- T334 (c) Värmlands vägunderhåll är eftersatt och bör få ytterligare 25 miljoner kronor, bl.a. för upprustning av rv 45 från Fryksdalen och norrut, E 18, sträckan Hån–Töcksfors, rv 61, sträckan Fagerås–Eda, och rv 62 genom Klarälvsdalen.

Region Mälardalen

- T333 (c)
– yrkande 1 Projektarbetet för lv 249, sträckan Vedevåg–Jädersbruk, bör tidigareläggas.
- T333 (c)
– yrkande 2 Byggnationen av lv 249, sträckan Vedevåg–Jädersbruk, bör genomföras i en etapp.

Region Väst och Region Mälardalen

- T327 (s) E 18, avsnittet Örebro–norska gränsen, bör ges status som strategisk väg i den nationella väghållningsplanen.

Region Stockholm

- T315 (m) Det krävs väsentligt ökade väganslag till Stockholmsregionen.
- T331 (kd)
– yrkande 1 Stockholmsregionen måste få en större andel av de regionala medlen.
- T311 (m) Utbyggnaden av vägnätet på Södertörn bör prioriteras. Det gäller sträckorna Nynäshamn–Västerhaninge och Ösmo–Södertälje.

- T324 (s)
– yrkande 1
- Investeringar riktade mot öster samt infrastrukturplaneringen måste samordnas för att målet om noll skadade och döda i trafiken (nollvisionen) skall nås.
- T324 (s)
– yrkande 2
- Rv 73 mellan Fors och Nynäshamns nya infartsled bör byggas ut snarast.
- T331 (kd)
– yrkande 2
- Om inte Stockholmsregionen får mer regionala medel måste Tranebergsbron finansieras med nationella medel.

Region Stockholm och Region Mitt

- T319 (c)
- E 4 mellan Stockholm och Sundsvall måste få en hög och jämn standard på hela sträckan.

Region Mitt

- T330 (c)
- Frågan om en ny E 4-väg genom Uppsala län måste hanteras skyndsamt.
- T336 (s)
- Anslutningen till rv 80 och den s.k. Nynäskurvan är flaskhalsar som bör byggas bort. Åtgärderna kräver resurser om ca 50 miljoner kronor.
- T303 (c)
– yrkande 1
- Den återstående delen av rv 60 mellan Borlänge och Falun bör ingå i det nationella stamvägnätet.
- T316 (s)
– yrkande 1
- Det krävs särskilda åtgärder för vägarna i Väster-norrland.
- T316 (s)
– yrkande 2
- Vid fördelningen av väganslag måste större hänsyn tas till den tunga trafiken.
- T316 (s)
– yrkande 3
- En större del av anslagen bör användas för drift och underhåll av det befintliga vägnätet.

- T329 (c, m) Det krävs kraftfulla åtgärder för upprustning av grusvägar i Jämtlands och Västernorrlands län.
- T332 (kd) Jämtlands län har den största andelen landsbygdsboende. Beroendet av ett fungerande länsvägnät är därför stort. Men nästan inget annat län har så dåliga länsvägar. Hälften är grusvägar med i många fall låg bärighet. 60 % riskerar avstängning under tjällossningen. Under perioden 1991–1994 utgick extraanslag till Jämtland. Nu måste situationen tas på allvar.
- T335 (s)
– yrkande 1 Insatser för upprustning, underhåll och bärighet måste tidigareläggas.
- T335 (s)
– yrkande 2 I Vägverkets modeller för beräkning av medel till vägar bör turismen uppvärderas från fritidssysselsättning till näring och ges samma tidskostnad som övriga transporter av varor.
- T335 (s)
– yrkande 3 Vid medelstildelning för vägar i glesbygd bör industrins behov av bra transportleder för skogsråvara gå före trafikflödesbedömningar.
- N237 (fp)
– yrkande 4 Det finns ett stort behov av upprustning av vissa stamvägar samt grusvägar för att minska bl.a. tjällossningsproblemen.

Övrigt

- T222 (fp)
– yrkande 17 Följande vägprojekt är särskilt angelägna:
E 4, sträckan Helsingborg–Stockholm (motorväg hela sträckan). Sträckan Göteborg–Stockholm (motorväg hela sträckan). E 6 (motorväg genom hela Bohuslän). Rv 73 (standardhöjning mellan Fors och Nynäshamn).
- T222 (fp)
– yrkande 16 Tjällossningen orsakar stora problem på vägarna i skogslänen. Underhållet och standarden måste förbättras för ökad bärighet.

- T230 (c)
– yrkande 2
- Åtgärder krävs för tjälsäkring och hårdbeläggning av grusvägar.
- T307 (c)
– yrkande 1
- Riksdagen bör hos regeringen begära förslag till en tioårig plan för hårdbeläggning av grusvägar.
- T231 (s)
– yrkande 4
- Större hänsyn bör tas till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag, såväl till drift som till investeringar.
- T231 (s)
– yrkande 5
- Det krävs utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen. Målet bör vara att alla landets vägar skall kunna hållas öppna året om.
- T231 (s)
– yrkande 7
- Också Europavägarna i skogslänen måste hålla god standard för att näringslivet skall kunna vara konkurrenskraftigt.

14.2 Järnvägar

Järnvägar i Skåne

- T508 (kd)
– yrkande 1
- Järnvägssträckan Ystad–Tommelilla–Simrishamn bör snarast elektrifieras.
- T508 (kd)
– yrkande 2
- Järnvägssträckan Simrishamn–Gärsnäs–Kristianstad bör åter tas i bruk.
- T536 (c)
- Det krävs en helhetslösning för järnvägs kommunikationerna i södra Sverige. Det är bl.a. viktigt att få en linje från Kristianstad mot Ystad.
- T524 (s)
- Ystadbanan är en regional järnväg. Medel finns i RTI-planen. Men en järnväg till Sturup anslutande till Ystadbanan är inte bara en regional fråga. Beslut om en sådan anslutning bör fattas snarast.

- T211 (m)
– yrkande 4
- Sverige behöver transportkorridorer för trafik till Central- och Östeuropa. En del av dessa alternativ bör gå genom Blekinge. Kust-till-kust-banan mellan Göteborg–Kalmar/Karlskrona måste rustas upp (byte av spår och elkontakter).
- T211 (m)
– yrkande 3
- Blekinge kustbana från Karlskrona till Kristianstad måste elektrifieras.
- T4 (kd)
- Blekinge kustbana bör snarast elektrifieras.
- T6 (kd)
– yrkande 2
- Blekinge kustbana bör snarast elektrifieras.
- T530 (s)
- Blekinge kustbana bör snarast elektrifieras.
- T534 (v)
- Elektrifiering av Blekinge kustbana är en lönsam investering.
- T6 (kd)
– yrkande 3
- Sydostlänken är en ny järnvägssträckning från Olofström till Kustbanan. Med denna kan gods från Södra stambanan länkas av i Älmhult för att gå till Europa via Karlshamn. Projektet är nödvändigt för att minska godsmängden som går genom Västeuropa.

Kust-till-kust-banan

- T6 (kd)
– yrkande 4
- Upprustningen av delen Karlskrona–Emmaboda av Kust-till-kust-banan skjuts ständigt på framtiden. Åtgärderna bör påbörjas snarast och inte vänta till år 2003. En planerad tågferjelinje mellan Karlskrona och Gdynia förutsätter snar upprustning.

- T214 (c)
– yrkande 1
- Planeringsramen bör inrymma ett sammanhängande järnvägsbaserat trafiksystem Linköping (Oskarshamn)–Kalmar–Karlskrona–Kristianstad–Hässleholm för att möta den kommande utvecklingen i Östersjöområdet.
- T214 (c)
– yrkande 2
- Det är angeläget med fortsatta investeringar i järnvägen Linköping–Kalmar.
- T214 (c)
– yrkande 3
- Järnvägssträckorna Hässleholm–Karlskrona och, på något längre sikt, Linköping–Kalmar bör elektrifieras i sin helhet.
- T214 (c)
– yrkande 4
- Järnvägssträckorna Hässleholm–Karlskrona och Kalmar–Linköping bör införlivas i stambanenätet.

Ny järnväg mellan Kalmar och Karlskrona

- T214 (c)
– yrkande 5
- Det finns behov av en utredning, inkluderande linjesträckning, kostnader m.m., om byggande av en ny järnvägsförbindelse mellan Kalmar och Karlskrona.

Järnvägssträckan Halmstad–Varberg–Borås–Herrljunga–Stockholm

- T526 (s)
– yrkande 1
- Bandelen Varberg–Herrljunga kräver upprustning för bättre godskapacitet. Gods från Sjuhäradsbygden till Hallandskusten kan därmed flyttas över från bil till järnväg.
- T526 (s)
– yrkande 2
- Efter smärre upprustning kan sträckan Halmstad–Varberg–Borås–Stockholm trafikeras med snabbtåg.

- T523 (s) Det är viktigt med fortsatta satsningar på Västra stambanan och på Kinnekullebanan (länsjärnväg längs Vänerns östra strand). Signalanpassning, ombyggnader av plankorsningar och banjusteringar samt snabbtågsanpassning kan minska restiden mellan Stockholm och Göteborg till 2,5 timmar. Kinnekullebanans existens hotas genom att statens driftbidrag försvinner år 2000. Staten bör förlänga bidraget och också göra offensiva satsningar.

Järnvägar i Dalsland

- T227 (fp)
– yrkande 3 Det är viktigt att Dalsland får del av snabbtågsförbindelserna Norgeleden mellan Oslo och Göteborg och Vänerlänken mot Karlstad. Behovet av tågstopp i Dalsland måste beaktas och säkerställas.

Järnväg mellan Västerås och Eskilstuna

- T540 (s) Pendlingen mellan Västerås och Eskilstuna har ökat markant. En modern och ändamålsenlig järnväg mellan städerna kan knyta samman städerna ännu bättre.

Nobelbanan

- T519 (c) Nobelbanan, en ny sträcka mellan Örebro, Karlskoga och Kristinehamn, bör ingå i nästa revidering av stommätplanerna.

Norra stambanan och Atlantbanan

- T3 (s) Dagligen passerar 10 000 personer Märsta station. Stationen är starkt underdimensionerad. Den behöver byggas om och flyttas söderut. Flyttningen bör tas med i Banverkets stommätplan.

- T527 (c,s,m,v,kd,mp)
– yrkande 1 Riksdagen har sagt att sträckan Gävle–Östersund skall vara snabbtågsanpassad senast år 2001. Men SJ:s intresse är svalt. Och Banverket har ännu inte fått klartecken för byggstart år 1999, vilket krävs för att tidsplanen skall hålla. Riksdagens beslut måste fullföljas.
- T510 (m) Riksdagen har uttalat att sträckan Gävle–Östersund skall vara snabbtågsanpassad senast år 2001. Men SJ har senare föreslagit att snabbtågen skall gå via Sundsvall. Detta är till nackdel för inlandet. Atlantbanan, dvs. sträckan Stockholm–Gävle–Bollnäs–Ljusdal–Ånge–Östersund–Trondheim, måste upprustas. Restiden Stockholm–Östersund bör minskas till 4 timmar och restiden till Trond-heim till 6,5 timmar.
- T542 (s)
– delvis Det krävs ett entydigt besked om att riksdagsbeslutet om snabbtågsanpassning av sträckan Stockholm–Östersund skall fullföljas.
- T230 (c)
– yrkande 7 Den s.k. Scandinavian Link, snabbtågstriangeln Stockholm–Östersund–Trondheim–Oslo, har viktiga transport- och regionalpolitiska funktioner. Förbindelsen bör redan nu utredas för beslut om genomförande under nästa planperiod.
- T527 (c,s,m,v,kd,mp)
– yrkande 3 Hela sträckan mellan Gävle och Uppsala bör ha dubbelspårskapacitet.

Järnväg Haparanda–Kalix

- T544 (s) Det finns behov av en ny järnvägssträcka Haparanda–Kalix. Den bör snarast komma till stånd.

Ostkustbanan

- T520 (s) Järnvägen genom Sundsvall vållar svåra trafik- och miljöstörningar. Banverket måste skyndsamt åtgärda denna sträckning.
- T522 (s) Järnvägen Sundsvall–Ånge håller mycket låg standard. En upprustning är angelägen.

- T504 (s) En elektrifiering av Västerdalsbanan medverkar till en effektiv och miljövänlig trafik till Sälenfjällen och förbättrar näringslivets förutsättningar.
- T517 (kd, v, c) Västerdalsbanan bör rustas upp och förlängas till Sälen.

14.3 Sjö- och luftfart samt flera trafikslag

Stockholms län

- T216 (s) Stockholms län ligger långt efter när det gäller infrastruktur för transporter. Hänsyn måste tas till huvudstadsregionen vid fördelningen av infrastrukturinvesteringsmedel.
- N338 (fp)
– yrkande 8 I Stockholms län bor 19 % av befolkningen, arbetar 21 % av de sysselsatta samt produceras 23 % av BNP. Länets andel av de statliga väginvesteringarna har under perioden 1985–1994 varit 10 %. Ny färjetrafik bör förläggas till Nynäshamn eller Kapellskär. Rv 73 till Nynäshamn måste förbättras. Också järnvägen dit måste rustas upp. Regionens utveckling är ett statligt intresse. Behovet av nya finansieringslösningar kvarstår.

Södermanlands och Östergötlands län

- T213 (m)
– yrkande 1 Enligt regeringens utredningar finns några av de mest lönsamma investeringarna att göra i Sörmland. Den största är utbyggnaden av Nyköpingslänken, dvs. järnvägen mellan Östergötland och Stockholm. Denna är bortprioriterad men bör komma till stånd inom planperioden. Detsamma gäller de ”felande länkarna” på Europavägarna genom länet. Ett stråktänkande behövs.

T215 (s) Följande projekt bör prioriteras:

- Nyköpingslänken, som är en förutsättning för Europakorridoren.
- Utbyggnad av hamnen i Oxelösund som bidrar till utvecklingen av såväl öst-västliga som nord-sydliga förbindelser med väg.
- Ny dragning av väg och järnvägsbanan för bättre utnyttjande av Skavsta.
- Återstående del av E 20 mellan Järsta och Härad förbi Strängnäs.
- Rv 55, särskilt delen mellan Flen och Strängnäs.

Sk648 (kd)
– yrkande 4

Storstockholmsområdet behöver avlastning. Till detta kan en utpekad hamn söder om Stockholm bidra. En samverkan om ökad godshantering i Norrköpings och Oxelösunds hamnar är den logiska lösningen. En konsekvensutredning bör komma till stånd.

Sk648 (kd)
– yrkande 5

Arbetet med att göra Norrköping till transportcentrum för östra regionen och Östersjöområdet måste intensifieras, möjligen inom ramen för ÖSTSAM. Avgörande är statsmakternas uppbackning.

Blekinge län

T6 (kd)
– yrkande 1

Blekinge har ett strategiskt läge som en port mot Öst- och Centraleuropa.

T6 (kd)
– yrkande 8

Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg gör för närvarande stora hamninvesteringar. Karlshamn har en färjelinje till Lettland, Karlskrona en färjelinje till Polen. En tåg färjelinje skulle vara positivt men kräver bl.a. upprustning av Kust-till-kust-banan och elektrifiering av Kustbanan.

T6 (kd)
– yrkande 9

Många företag i länet, t.ex. Volvo, ABB, Ericsson, är beroende av ett väl fungerande flyg. Detsamma gäller för t.ex. Boverket, Försvarsmakten, Celsius och Högskolan i Karlskrona/Ronneby.

T211 (m)
– yrkande 1

Östersjöområdet är en snabbt växande handelsregion. Östersjöländerna skall närmas till det europeiska samarbetet. Detta kräver en ny syn på planeringen av kommunikationer i sydöstra Sverige. Det krävs investeringar i vägar och järnvägar så att Blekinges hamnar kan utnyttjas för export och import. Regeringen har ansvaret för att ett nytt synsätt anammas av myndigheter och verk.

T219 (s)

Blekinge har ett strategiskt läge för att knyta samman Öst- och Centraleuropa. Men detta förutsätter goda kommunikationer i sydöstra Sverige. En större satsning innebär också en avlastning av den sydvästra regionen. Bristerna i dag gäller bl.a. E 22, rv 29, rv 30, lv 121, Blekinge kustbana och Kust-till-kust-banan.

Skåne län

T206 (m)

Godstransportdelegationen bör få i uppdrag att efter erforderliga analyser anvisa lösningar så att kapacitetsproblemen i gods- och transportsystemet i Skåne undanröjs.

T218 (fp)

Berörda myndigheter bör få i uppdrag att planera för en utbyggd väg- och spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

Sydöstra Sverige

T214 (c)
– yrkande 10

Kalmar län bör genom omfördelning av infrastrukturmedel tillföras 3 miljarder kronor till samlade väg- och järnvägsupprustningar för den kommande tioårsperioden.

N275 (c)
– yrkande 9

I dag finns en slagsida till fördel för Västsverige vad gäller vägstandard. Detta beror på att planeringen gjordes på ”jämridåtiden”. När Östeuropa nu har öppnats krävs en ny inriktning. En utredning bör klarlägga vilka satsningar i sydöstra Sverige som krävs med anledning av de nya förhållandena.

Västra Götaland och övriga Västsverige

- T212 (kd)
– yrkande 1
- Västra Götaland är en försöksverksamhet vad gäller formerna för statligt engagemang. För tillkomsten av flera regioner är det viktigt att verksamheten faller väl ut. Därför bör regeringen genom Vägverket satsa extra på Västra Götalands kommunikationer. Bl.a. krävs:
- en tidsplan för utbyggnad av E 20 samt samordning av den ekonomiska prioriteringen av E 20, rv 44 och rv 49,
 - garanti för åretruntservice på SJ innebärande att Stockholm och Göteborg kan nås till normala mötestider.
- T204 (m)
- Den ensidiga satsningen på storstadsprojekt kan bli ett hot mot Sveriges konkurrensförmåga. Glesare delar har viktiga råvaror och industrier. De viktigaste riksvägarna i Dalsland bör åtgärdas snarast och bärighetshöjande åtgärder vidtas omedelbart. Norge/Vänerlänken bör byggas ut med dubbelspår och en gods- och personterminal förläggas till Bäckefors.

Värmlands län

- T225 (s)
– delvis
- Regeringen bör tillsätta en utredningsman med uppdrag att föreslå åtgärder för bevarande av den viktiga Vänersjöfarten.
 - Vägverket och Banverket bör i kommande planering beakta behovet av gränsöverskridande infrastruktur när det gäller vägar.
 - Flaskhalsar bör åtgärdas på E 18, rv 61, rv 45, rv 62, rv 63 och rv 64.
 - Bärigheten på de sekundära vägarna måste höjas.
 - På järnvägssidan behövs bl.a. upprustning av industrispår, Fryksdalsbanan och bangården i Kil. Triangelspåret vid Nykroppa–Herrhult måste snarast förverkligas. Snabbtågstrafik bör komma i gång på hela sträckan Stockholm–Karlstad–Oslo.

T224 (s) I budgetpropositionen för år 1999 (utg.omr. 22) uttalar regeringen att regionala planer skall genomföras i ungefär samma takt som de nationella planerna. Detta innebär för 1999 att regionala vägåtgärder kan genomföras till ca 85 % (s. 38) och investeringar i järnväg till ca 80 % (s. 44). Genom denna prioritering förskjuts den prioritering som länet har gjort. Dessutom kan föreslagna åtgärder för 26,1 miljoner kronor inte genomföras under åren 1998 och 1999. Det är angeläget att medelstildelningen når den nivå som angivits i planen.

Övrigt

T326 (s) Trä är lätthanterligt och vackert samt har lång livslängd. Regler om träbroar finns i BRO 94. Enligt BRO 94 är träbroars tekniska livslängd 40 år, att jämföra med 80–120 år för betong- eller stålbroar. I t.ex. Norge räknar man med 100 års livslängd för alla broar. BRO 94 bör ses över.

15 Regeringens skrivelse

Med hänvisning till vad som ovan anförts anser utskottet att riksdagen bör lägga regeringens skrivelse Investeringsplaner för trafikens infrastruktur till handlingarna.

Utskottet hemställer

1. beträffande *de enskilda vägarnas betydelse och behov av stöd*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T222 yrkande 18,
2. beträffande *stöd till bärighetshöjande åtgärder*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T230 yrkande 4,
res. 1 (m, kd, c, fp)
3. beträffande *översyn av regelverk och procentsatser*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T310 yrkandena 4–6,
res. 2 (m, fp)
4. beträffande *inventering av det enskilda vägnätets standard*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 22 och
1998/99:T310 yrkande 3,
res. 3 (m, fp)
5. beträffande *revision av vägnätet*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T310 yrkande 2,
res. 4 (m, fp)
6. beträffande *indragning av allmänna vägar på öar*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T201 yrkande 2,
7. beträffande *förrättningskostnader*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T230 yrkande 5, 1998/99:
T307 yrkande 2 och 1998/99:T310 yrkande 7,
res. 5 (m, c, fp)
8. beträffande *förfart Markaryd på E 4*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T5 och 1998/99:T314,
res. 6 (m, kd, c, fp)
9. beträffande *E 6, sträckan Rabbalshede–Svinesund*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T312 yrkandena 1 och 2,
10. beträffande *riksväg 44*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T304 och 1998/99:T325 yr-
kande 3,
res. 7 (m, fp)
11. beträffande *takten i utbyggnaden av Västkustbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T515, 1998/99:T528 yrkande
2 och 1998/99:T539 yrkande 1,
12. beträffande *Hallandsåsprojektets fortsättning*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T516, 1998/99:T528 yrkande
1 och 1998/99:T539 yrkande 2,
13. beträffande *tunnel i Kungsbacka kommun*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T506 och 1998/99:T507,
14. beträffande *Citytunneln i Malmö*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T501,
15. beträffande *Kontinentalbanan och ett yttre godsspår*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T518 och 1998/99:T908,

16. beträffande *Europabanan*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T502, 1998/99:T512,
1998/99:T513, 1998/99:T514, 1998/99:T525, 1998/99:T533 och
1998/99:T548,

res. 8 (kd, c)

17. beträffande *Götalandsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T503, 1998/99:T509 och
1998/99:T529,

18. beträffande *särskilda infrastrukturåtgärder*
att riksdagen avslår de i *bilaga* upptagna motionsyrkandena,

19. beträffande *regeringens skrivelse 1998/99:8 Investeringsplaner
för trafikens infrastruktur*
att riksdagen lägger regeringens skrivelse 1998/99:8 till handlingarna.

Stockholm den 2 mars 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sture Arnesson (v) och Magnus Jacobsson (kd).

Reservationer

1. Stöd till bärighetshöjande åtgärder (mom. 2)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Enligt de direktiv som regeringen utfärdat inför den nu aktuella planeringsomgången skall bärighetshöjande åtgärder på det enskilda vägnätet inte ingå i planeringsramarna. Regeringen har i sammanhanget hänvisat till det tioåriga program för bärighetshöjande åtgärder som inleddes år 1987 och som innefattade också enskilda vägar. Vidare har regeringen uttalat att stöd till bärighetshöjande åtgärder i mån av tillgång på medel får täckas inom ramen för det ordinarie stödet till enskild väghållning. Men Vägverket har konstaterat att det fortfarande finns ett stort behov av bärighetshöjande åtgärder på enskilda vägar, även om en del kunnat uträttas med hjälp av tioårsprogrammet. Vidare har Vägverket konstaterat att det ordinarie statliga bidraget till enskild väghållning inte räcker för stöd till sådana åtgärder. Mot den bakgrunden, och med hänsyn till det enskilda vägnätets avgörande betydelse för näringslivet och de människor som är bosatta i landsbygd, anser vi ett statligt stöd till bärighetshöjande åtgärder på det enskilda vägnätet skall införas.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *stöd till bärighetshöjande åtgärder*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T230 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

2. Översyn av regelverk och procentsatser (mom. 3)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Det är inte tillfredsställande att nivån på bidragen till olika typer av enskilda vägar fluktuerar från år till år beroende på vilken anslagsnivå regeringen anser sig ha råd med. Bidragen till enskild väghållning utgår enligt vår uppfattning i förhållande till det allmännas intresse. Det förhållande som råder mellan staten och de enskilda vägföreningarna är snarast att betrakta som ett avtal. Därför bör spelreglerna vara fasta. Vi anser att det regelverk som styr bidragsgivningen bör ses över. Det är långt ifrån självklart att de snart 20-åriga regler som nu gäller är bäst utformade med hänsyn till dagens situation. I avvaktan på resultatet av en sådan översyn bör de procenttal som riksdagen lade fast i början av 1980-talet ligga fast. Dessutom bör de procentsatser som då fastställdes som ”högsta”, och som i huvudsak gällde fram till år 1995, gälla som fasta. Härutöver bör den bidragssats som gäller för utfartsvägar längre än 5 km höjas till 90 % för att möjliggöra åretruntboende på avlägsna platser. Vad vi nu anför om bidrag till enskilda vägar bör regeringen beakta i den kommande budgetpropositionen.

Vi anser att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *översyn av regelverk och procentsatser* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T310 yrkandena 4–6 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

1998/99:TU5
Reservationer

3. Inventering av det enskilda vägnätets standard (mom. 4)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Någon inventering av det enskilda vägnätets standard har inte gjorts sedan år 1984. Med tanke på det enskilda vägnätets stora betydelse för det allmänna vägnätet är det viktigt att en ny inventering genomförs med skyndsamhet. Medan många allmänna vägar och broar byggts om och rustats upp för tunga fordon har de enskilda vägarna i stor utsträckning försämrats. Graden av standardförsämring bör klarläggas genom en ny inventering.

Vi anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *inventering av det enskilda vägnätets standard* att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 22 och 1998/99:T310 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

4. Revision av vägnätet (mom. 5)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vägverket har konstaterat att det finns en stor andel allmänna vägar som på grund av bl.a. trafikens omfattning och ändamålsenlighet bör göras om till enskilda. Ett sådant förfarande skulle leda till besparingar för staten på lång sikt. I mindre omfattning finns det säkerligen skäl att i vissa fall göra det omvända, dvs. föra över vägar från det enskilda till det allmänna vägnätet. Men en mer omfattande överflyttning till det allmänna vägnätet vore enligt vår uppfattning olycklig. Då vore en höjning av statsbidraget att föredra. Med hänvisning till det anförda föreslår vi att regeringen föranstaltar om en revision av det svenska vägnätet i syfte att klarlägga vilka vägar som bör tillhöra det allmänna respektive enskilda vägnätet.

Vi anser att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *revision av vägnätet* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T310 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

5. Förrättningskostnader (mom. 7)

1998/99:TU5
Reservationer

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Genom riksdagsbeslut våren 1997 upphävdes lagen (1939:608) om enskilda vägar (prop. 1996/97:92, bet. 1996/97:TU8, rskr. 1996/97:202). I korthet innebär lagstiftningen att vägföreningar och vägsamfälligheter fr.o.m. den 1 januari 1998 anses utgöra gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen (1973:1149) och förvaltas enligt reglerna i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. En följd av lagstiftningen är att vägföreningar som bildats enligt 1939 års lag eller äldre lagstiftning och som haft sina andelstal kopplade till fastigheternas taxeringsvärde senast vid utgången av år 2002 måste genomföra en lantmåteriförrättning för att få andelstal i enlighet med anläggningslagens bestämmelser. Kostnaderna för dessa förrättningar måste bäras av vägföreningarna, dvs. i slutänden av de enskilda fastighetsägarna. Riksförbundet för enskild väghållning har beräknat att de totala kostnaderna kommer att uppgå till ca 190 miljoner kronor. Det kan enligt vår mening inte vara rimligt att enskilda människor skall behöva stå för dryga kostnader för en lagstiftning som tillkommit av främst samhällsekonomiska skäl och inte för att vägföreningarna fungerat dåligt eller haft något eget behov av lagändringar. Regeringen måste skyndsamt se över hur övergången till den nya lagstiftningen kan genomföras utan negativa följder för den enskilde.

Vi anser att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande förrättningskostnader

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T230 yrkande 5, 1998/99:T307 yrkande 2 och 1998/99:T310 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

6. Förbifart Markaryd på E 4 (mom. 8)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Vägverket har i sitt förslag till nationell väghållningsplan för perioden 1998–2007 tagit upp projektet förbifart Markaryd. Vägverkets förslag innebär att 21 km av E 4 förbi Markaryd byggs ut till motorvägsstandard i delvis ny sträckning. Projektet, som beräknas kosta 740 miljoner kronor, skall enligt planeringen genomföras under perioden 2002–2007.

Vi anser det synnerligen olyckligt att regeringen i sitt fastställelsebeslut lyft ut detta projekt ur väghållningsplanen. Praktiskt taget hela E 4 är nu utbyggd till motorväg. Att på en begränsad sträcka av Sveriges kanske viktigaste transportled nöja sig med en lägre standard är enligt vår och Vägverkets mening inte rimligt. Det må vara siffermässigt korrekt att, som regeringen anför, projektet inte uppfyller något av Vägverkets kriterier. Men fakta i form av tillgänglig olycksstatistik talar ett tydligt språk. Sålunda visar Vägverkets statistik att det på den aktuella sträckan under perioden oktober

1990–juni 1998 inträffade 488 trafikolyckor med 9 dödade, 28 svårt skadade och 91 lindrigt skadade. Statistiskt kommer under den nu löpande planeringsperioden 10 människor att dödas, ca 110 att skadas svårt och ca 125 att skadas lindrigt. Det finns således goda trafiksäkerhetsmässiga motiv att bygga ut sträckan till motorväg.

Vi vill också peka på de besvärande konsekvenser som regeringens beslut får för Markaryds kommun och dess invånare. I en omfattande demokratisk process med medverkan av ca 400 markägare, kommunen, övriga myndigheter och intresseorganisationer har projektet förts fram till nära nog byggstart. Vägverket har investerat ca 20 miljoner kronor i planeringsarbetet. Även kommunen och privata intressenter har avsatt betydande resurser för att skapa förutsättningar för genomförandet. Detaljplaner har fått omarbetas och anpassas till Vägverkets planering. Flera fastighetsägare, därav för sysselsättningen betydelsefulla företag, kan inte få bygglov, eftersom fastighetsbildning och detaljplaner inte stämmer överens.

Med hänvisning till det anförda anser vi att regeringen skall ändra sitt fastställelsebeslut så att projektet förbifart Markaryd på E 4 på nytt tas in i den nationella väghållningsplanen. Det bör ankomma på regeringen att bedöma och för riksdagen att redovisa vilka konsekvenser ett sådant beslut får för väghållningsplanen i övrigt. Denna uppfattning bör ges regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *förbifart Markaryd på E 4*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T5 och 1998/99:T314
som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

7. Riksväg 44 (mom. 10)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Riksväg 44 på sträckan Vänersborg/Trollhättan–Uddevalla håller i dag en undermålig standard. Detta är olyckligt med tanke på den särskilda betydelse vägen har för regionen. Riksväg 44 tar upp stora trafikströmmar österifrån i riktning mot västkusten och Europaväg 6. Härtill kommer ett betydande antal fordon från Dalsland och norrut via riksväg 45 samt ett nästan lika stort antal fordon i andra riktningen. Nyligen har de stora sjukhusen i Trollhättan och Uddevalla inlett ett samarbete. Som en följd av denna samverkan uppstår ofta behov av snabba läkarlags- och ambulanstransporter mellan sjukhusen för akuta operationer. Genom de besvärliga trafikförhållandena utsätts sjukvårds- och ambulanspersonalen för stor fara. Akut uttryckande läkarlag har också varit inblandade i svåra olyckor med allvarliga skador som följd.

Riksväg 44 är en s.k. övrig riksväg och ingår därmed inte i det nationella stamvägnätet. Trots detta har Vägverket i sitt förslag till nationell väghållningsplan tagit upp medel för en utbyggnad till fyrfältsväg av sträckan Uddevalla–Båberg. Detta får ses som ett uttryck för den vikt Vägverket tillmäter vägen, inte bara för regionen utan också för landet. Emellertid kommer utbyggnaden enligt Vägverkets planering inte att vara genomförd förrän år 2004. Detta är inte acceptabelt. I enlighet med vad som föreslås i motion

T304 (fp) bör regeringen pröva förutsättningarna att genom omprioriteringar eller på annat sätt ställa medel till förfogande så att en tidigareläggning av projektet möjliggörs. Målet bör vara att ombyggnaden är genomförd år 2001.

I regeringens fastställelsebeslut villkoras statens bidrag till projektet till att regionen i länsplanen för regional transportinfrastruktur ställer motsvarande belopp till förfogande för investeringar i det nationella stamvägnätet. I likhet med vad Birgitta Carlsson m.fl. (c) uttalar i motion T325 (yrkande 3) anser vi att utbyggnaden av riksväg 44 skall betraktas som ett nationellt projekt. Därmed anser vi det oriktigt att regeringen som villkor för statlig medverkan tvingar regionen att satsa sina begränsade resurser på det vägnät som staten har ansvar för.

I motion T325 (c) föreslås också att staten genom Vägverket skall bidra till projektet med 218 miljoner kronor och regionen med återstoden (yrkande 3). Med hänsyn till att regeringen genom sitt fastställelsebeslut godtagit en högre statlig kostnadsandel bör syftet med motionsyrkandet i detta avseende vara tillgodosett och inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *riksväg 44*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T304 och med anledning av motion 1998/99:T325 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

8. Europabanan (mom. 16)

Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Projekt Europakorridoren är en frivillig sammanslutning av Stockholms stad, Nyköpings, Norrköpings, Linköpings, Jönköpings, Värnamo och Ljungby kommuner samt Helsingborgs stad. Härutöver finns en stödgrupp bestående av mellanliggande kommuner, sydsvenska industrier, handelskammare och länsstyrelser m.fl.

I Bryssel (EU) och Paris (UIC) visas ett stort intresse för Europabanan. Men inom den svenska regeringen och hos Banverket tycks intresset lysa med sin frånvaro.

Idén bakom Europabanan är att den skall utgöra en del i ett framtida järnvägssystem och anslutas till det höghastighetsnät som är under utbyggnad på kontinenten. Med Europabanan skulle det svenska järnvägsnätet bli mer flexibelt, kundanpassat, mer differentierat och mindre sårbart. Godstrafiken skulle kunna ges prioritet på Södra stambanan samtidigt som man med en snabb persontrafik skulle nå helt nya geografiska marknader. Redan i dag finns vissa kapacitetsproblem på det befintliga järnvägsnätet, bl.a. i form av flaskhalsar på Södra stambanan och angränsande banor.

I trafikutskottets av riksdagen godkända betänkande (bet. 1996/97:TU7) med anledning av regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter sade sig utskottet förutsätta att Europabaneprojektet – liksom Götalandsbaneprojektet – skulle prövas vidare inom ramen för det fortsatta planeringsarbetet. Härvid borde möjligheterna att finna alternativ finansiering prövas. Trafikutskottets nu två år gamla uttalande synes dock

inte ha föranlett några aktiviteter från vare sig regeringens eller Banverkets sida.

I regeringens proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling anges vilka områden som bör prioriteras inom ramen för det långsiktiga EU-samarbetet på transportområdet. Ett sådant område är utveckling av nord-sydliga transportkorridorer, ett annat är ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan. Enligt vår uppfattning är det hög tid att regeringen och Banverket engagerar sig i Europabanprojektet som synes ligga väl i linje med Sveriges långsiktiga EU-strategi. Regeringen bör uppdra åt Banverket eller en särskild utredningsman att genomföra en studie av Europabanan.

Vi anser att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *Europabanan*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T502, 1998/99:T512, 1998/99:T513, 1998/99:T514, 1998/99:T525, 1998/99:T533 och 1998/99:T548 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

1. Hallandsåsprojektets fortsättning (mom. 12)

Mikael Johansson (mp) anför:

Jag har vid utskottssammanträde den 2 mars 1999 föreslagit att trafikutskottet med stöd av 3 kap. 7 § riksdagsordningen (1974:153) skall hemställa att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tunnelbygget genom Hallandsåsen inte bör fortsätta. Utskottsmajoriteten har emellertid motsatt sig detta förslag. Med anledning härav vill jag i detta särskilda yttrande redovisa motiven till att Miljöpartiet anser att tunnelbygget bör stoppas.

För det första visar tillgängligt utredningsmaterial med tydlighet att ett fortsatt tunnelbygge är förenat med betydande miljörisker. Det saknas erfarenheter i världen av att bygga täta tunnlar under så högt vattentryck som det som förekommer i Hallandsås. Därmed saknas också kunskap om ändamålsenliga och miljösäkra tätningsmetoder och tätningsmaterial. Bygget skulle bli en experimentstation för ny tunnelbyggnadsteknik. Med tanke på den miljökatastrof som redan inträffat och med tillämpning av försiktighetsprincipen är detta inte acceptabelt. Varje generation har ansvar för att överlämna förutsättningar för ett opåverkat grundvatten. Läckage av grundvatten under byggtiden – och framför allt efter färdigställandet – påverkar ekosystemet på Hallandsås negativt. En färdigbyggd otät tunnel, med inläckage enligt nu gällande vattendom, skulle sannolikt orsaka en permanent grundvattensänkning med över 10 m inom ett 25 km² stort påverkansområde. För att tunneln skall kunna färdigställas krävs enligt Banverket en vattendom som tillåter ännu högre inläckage än det i dag högsta medgivna. Den minskande utströmningen av ytligt grundvatten till källor, våtmarksområden och vattendrag på Hallandsås kan bedömas ge en långsiktig påverkan på det ekologiska systemet i vissa utströmningsområden. Härtill kommer effekter av ytterligare sinande brunnar och potentiell förorening av grundvattnet med utfällt järn och mangan.

För det andra är det enligt vår mening möjligt att uppnå en godtagbar trafiklösning för järnvägstrafiken utan tunnlar genom Hallandsås. Enligt Banverkets utredningsmaterial skulle en upprustning av befintligt spår över åsen samt en upprustning av Markarydsbanan, i kombination med kapacitetsförstärkning på Södra stambanan söder om Hässleholm, ge kapacitet att klara av förväntade trafikökningar fram till år 2010. Detta alternativ kan beräknas kosta ca 300 miljoner kronor.

För det tredje skulle ett färdigställande av tunnelarna enligt nuvarande underlag kosta mellan 2,1 och 3,2 miljarder kronor utöver de 1,7 miljarder kronor som efter den nu pågående tätningen har lagts ner i projektet. Med hänsyn till den osäkerhet som vidlåder kostnadsberäkningar av projektet kan man anta att de slutliga kostnaderna skulle bli ännu högre. Ett färdigställande av tunnelarna till dessa höga kostnader skulle med nödvändighet kräva att resurser togs från andra angelägna järnvägsprojekt vilka då finge skjutas på framtiden.

2. Snabbtågstrafik i södra Norrlands inland (mom. 18)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v) och Sture Arnesson (v) anför:

För närvarande görs kraftfulla investeringar i järnväg. För att investeringarna skall få avsedd effekt och konkurrenskraften stärkas är det viktigt att snabbtågsplaneringen fullföljs i tid och omfattning enligt vad som tidigare har angivits. I det sammanhanget vill vi framhålla vikten av att snabbtåg också trafikerar stambanan i södra Norrlands inland, alltså på linjen Stockholm–Östersund. Vi avvisar alltså bestämt eventuella planer som innebär att snabbtåg endast skall trafikera ostkusten upp till Sundsvall och därifrån vidare till Östersund.

Även den så kallade Scandinavian Link, snabbtågstriangeln Stockholm–Östersund–Trondheim–Oslo–Stockholm, fyller viktiga transport- och regionalpolitiska funktioner. Denna förbindelse bör enligt vår uppfattning redan nu kunna utredas.

3. Infrastrukturen i Blekinge län (mom. 18)

Johnny Gylling (kd) och Magnus Jacobsson (kd) anför:

Blekinge har sedan länge betraktats som en återvändsgränd. Men Berlinmurens fall år 1989 och de politiska förändringar som därefter inträffat i Östeuropa har skapat nya förutsättningar för ett ökat handels- och kulturutbyte med länderna på andra sidan Östersjön. Blekinges närhet till dessa folkrika regioner har givit nya möjligheter, och de blekingska hamnarna har åter blivit en naturlig port mot Öst- och Centraleuropa. Sveriges medlemskap i EU samt den planerade utvidgningen av EU kommer att ytterligare förstärka länets strategiska läge. Men möjligheterna för Blekinge att hävda sig och vara en nationell tillgång är starkt avhängiga av goda kommunikationer. Detta har betydelse inte bara för Blekinge utan också för landets transportsystem som helhet. Enbart godsströmmarna mellan Sverige och Polen, för att ta ett exempel, förväntas öka 5–7 gånger under den närmaste 10–15-årsperioden.

I regeringsförklaringen sägs att Sveriges aktiva roll i Östersjöutvecklingen skall stärkas. Vidare uttalas att vår del av Europa har förutsättningar att bli en av kontinentens mest dynamiska och starkaste tillväxtregioner. Tyvärr har detta synsätt inte fått något genomslag i trafikverkens planering, vars prioriteringar bygger på ett föråldrat synsätt. Enligt vår uppfattning krävs en omfattande upprustning av infrastrukturen i Blekinge och sydöstra Sverige i allmänhet för att regeringsförklaringens visioner skall kunna realiseras. Vi vill i det följande peka på några viktiga projekt som behöver genomföras för att Blekinge och dess hamnar skall kunna spela sin viktiga roll som port mot Öst- och Centraleuropa.

Kustbanan mellan Karlskrona och Kristianstad måste elektrifieras för att den positiva trafikutvecklingen på banan skall fortsätta. Med Sydostlänken, en ny järnvägssträckning från Olofström till Kustbanan, skulle gods från Södra stambanan kunna länkas av i Älmhult för att gå nedåt Europa via

hamnen i Karlshamn. Kust-till-kust-banan mellan Karlskrona och Göteborg via Kalmar bör snarast rustas upp.

Europaväg 22 genom Blekinge bör byggas ut till fyrfilig väg med mittbarriär genom hela länet. Också sträckningen mot Kalmar är i behov av åtgärder som t.ex. nya förbifarter och vägbreddning. Återstående del av riksväg 29, en olycksdrabbad sträcka på 12 km vid Karlshamns vattentäkt Mieån, måste byggas om innan nya olyckor som hotar vattentäkten inträffar. Det är ett nationellt intresse att väg 30 mellan Jönköping, Växjö och Ronneby rustas upp och klassas om till Europaväg med anslutning till E 77 i Gdynia. Slutligen anser vi att vägen Karlshamn–Olofström–Markaryd–Halmstad skall ingå i det nationella stamvägnätet.

Vad vi ovan anfört om behovet av infrastruktursatsningar i sydöstra Sverige bör beaktas i samband med den kommande revideringen av de tioåriga infrastrukturplanerna.

Motion	Motionärer	Yrkanden
1998/99:T3	av Eva Johansson (s)	
1998/99:T4	av Johnny Gylling (kd)	
1998/99:T6	av Johnny Gylling m.fl. (kd)	
1998/99:T202	av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (båda m)	1
1998/99:T204	av Elizabeth Nyström (m)	
1998/99:T206	av Inga Berggren m.fl. (m)	
1998/99:T211	av Jeppe Johnsson (m)	
1998/99:T212	av Holger Gustafsson (kd)	1
1998/99:T213	av Per Westerberg (m)	1
1998/99:T214	av Agne Hansson (c)	1–5, 9–11, 14–16
1998/99:T215	av Reynhold Furustrand m.fl. (s)	
1998/99:T216	av Sylvia Lindgren m.fl. (s)	
1998/99:T218	av Ulf Nilsson (fp)	
1998/99:T219	av Karin Olsson m.fl. (s)	
1998/99:T222	av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp)	16–17
1998/99:T224	av Göran Magnusson m.fl. (s)	
1998/99:T225	av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s)	i denna del
1998/99:T227	av Elver Jonsson och Runar Patriksson (båda fp)	1–4
1998/99:T230	av Sven Bergström m.fl. (c)	2, 7
1998/99:T231	av Berit Andnor m.fl. (s)	4–5, 7
1998/99:T301	av Eskil Erlandsson (c)	
1998/99:T302	av Kent Olsson m.fl. (m)	
1998/99:T303	av Kenneth Johansson (c)	
1998/99:T306	av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (båda m)	
1998/99:T307	av Eskil Erlandsson (c)	1
1998/99:T308	av Karl-Göran Biörsmark (fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1998/99:T309	av Lars Björkman och Elizabeth Nyström (båda m)	
1998/99:T311	av Jerry Martinger och Marietta de Pourbaix-Lundin (båda m)	
1998/99:T315	av Henrik S Järrel (m)	
1998/99:T316	av Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1998/99:T317	av Carina Adolfsson och Lars Wegendal (båda s)	
1998/99:T318	av Lars Wegendal m.fl. (s)	
1998/99:T319	av Birgitta Sellén och Rigmor Ahlstedt (båda c)	
1998/99:T321	av Jan Björkman m.fl. (s)	
1998/99:T322	av Urban Ahlin och Kjell Nordström (båda s)	
1998/99:T323	av Lars Gustafsson (kd)	
1998/99:T324	av Eva Arvidsson m.fl. (s)	
1998/99:T325	av Birgitta Carlsson m.fl. (c)	2
1998/99:T326	av Mats Lindberg och Carin Lundberg (båda s)	
1998/99:T327	av Inger Lundberg och Lisbeth Staaf-Igelström (båda s)	
1998/99:T328	av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s)	
1998/99:T329	av Erik Arthur Egervärn (c) och Ola Sundell (m)	
1998/99:T330	av Rigmor Ahlstedt (c)	
1998/99:T331	av Helena Höij och Stefan Attefall (båda kd)	
1998/99:T332	av Mats Odell (kd)	
1998/99:T333	av Sofia Jonsson (c)	
1998/99:T334	av Viviann Gerdin (c)	
1998/99:T335	av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s)	
1998/99:T336	av Per-Olof Svensson och Raimo Pärssinen (båda s)	
1998/99:T504	av Laila Bäck m.fl. (s)	
1998/99:T508	av Tuve Skånberg (kd)	
1998/99:T510	av Patrik Norinder och Anne-Katrine Dunker (båda m)	
1998/99:T517	av Ulf Björklund m.fl. (kd, v, c)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
1998/99:T519	av Sofia Jonsson (c)	
1998/99:T520	av Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1998/99:T522	av Susanne Eberstein m.fl. (s)	
1998/99:T523	av Urban Ahlin och Carina Ohlsson (båda s)	
1998/99:T524	av Leif Jakobsson och Marie Granlund (båda s)	
1998/99:T526	av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s)	
1998/99:T527	av Sven Bergström m.fl. (c, s, m, v, kd, mp)	1, 3
1998/99:T530	av Karin Olsson m.fl. (s)	
1998/99:T534	av Willy Söderdahl m.fl. (v)	
1998/99:T535	av Maud Björnemalm m.fl. (s)	
1998/99:T536	av Gunnel Wallin (c)	
1998/99:T540	av Paavo Vallius m.fl. (s)	
1998/99:T542	av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s)	i denna del
1998/99:T544	av Lennart Klockare och Lars U Granberg (båda s)	
1998/99:N237	av Runar Patriksson och Yvonne Ångström (båda fp)	4
1998/99:N275	av Agne Hansson (c)	9
1998/99:N338	av Camilla Dahlin-Andersson m.fl. (fp)	8
1998/99:Sk648	av Dan Ericsson (kd)	4–5

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Skrivelsen	2
Motionerna	2
Motioner med anledning av skrivelsen	2
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998	3
Utskottet	14
1 Inledning.....	14
2 Bakgrund.....	14
2.1 Riksdagens beslut våren 1994 om trafikpolitikens mål	14
2.2 Kommunikationskommittén	15
2.3 Riksdagens inriktningsbeslut våren 1997	15
2.4 Planeringsuppdrag till Vägverket och Banverket	16
2.5 Regeringens fastställelsebeslut avseende den nationella väghållningsplanen.....	16
2.6 Regeringens fastställelsebeslut avseende den nationella stomnätsplanen.....	17
2.7 Regional infrastrukturplanering.....	17
3 Enskilda vägar.....	19
3.1 De enskilda vägarnas betydelse och behov av stöd	19
3.1.1 Motionsförslag.....	19
3.1.2 Utskottets ställningstagande	19
3.2 Stöd till bärighetshöjande åtgärder	20
3.2.1 Motionsförslag.....	20
3.2.2 Utskottets ställningstagande	20
3.3 Översyn av regelverk och procentsatser	20
3.3.1 Motionsförslag.....	20
3.3.2 Utskottets ställningstagande	20
3.4 Inventering av det enskilda vägnätets standard	21
3.4.1 Motionsförslag.....	21
3.4.2 Utskottets ställningstagande	21
3.5 Revision av vägnätet	21
3.5.1 Motionsförslag.....	21
3.5.2 Utskottets ställningstagande	22
3.6 Indragning av allmänna vägar på öar	23
3.6.1 Motionsförslag.....	23
3.6.2 Utskottets ställningstagande	23
3.7 Förrättningskostnader.....	24
3.7.1 Motionsförslag.....	24
3.7.2 Utskottets ställningstagande	24
4 Förbifart Markaryd på E 4	26
4.1 Regeringens beslut	26
4.2 Motionsförslag	26
4.3 Utskottets ställningstagande	26
5 E 6, sträckan Rabbalshede–Svinesund.....	27

5.1 Regeringens beslut	27
5.2 Motionsförslag	28
5.3 Utskottets ställningstagande	28
6 Riksväg 50	28
6.1 Regeringens beslut	28
6.2 Utskottets ställningstagande	29
7 Riksväg 44	29
7.1 Regeringens beslut	29
7.2 Motionsförslag	29
7.3 Utskottets ställningstagande	29
8 Botniabanan med anslutningar	30
8.1 Bakgrund	30
8.2 Regeringens beslut	30
8.3 Utskottets ställningstagande	30
9 Mäljarbanan	30
9.1 Bakgrund	30
9.2 Regeringens beslut	31
9.3 Utskottets ställningstagande	31
10 Västkustbanan och Hallandsåstunneln	31
10.1 Bakgrund	31
10.2 Regeringens fastställelsebeslut	32
10.3 Motionsförslag	32
10.3.1 Takten i utbyggnaden av Västkustbanan	32
10.3.2 Hallandsåsprojektets fortsättning	32
10.3.3 Tunnel i Kungsbacka kommun	33
10.4 Utskottets ställningstagande	33
10.4.1 Takten i utbyggnaden av Västkustbanan	33
10.4.2 Hallandsåsprojektets fortsättning	33
10.4.3 Tunnel i Kungsbacka kommun	34
11 Anslutningar till Öresundsförbindelsen	34
11.1 Bakgrund	34
11.1.1 Citytunneln i Malmö	34
11.1.2 Kontinentalbanan och ett yttre godsspår	34
11.2 Regeringens beslut	35
11.3 Motionsförslag	35
11.4 Utskottets ställningstagande	35
12 Europabanan	36
12.1 Bakgrund	36
12.2 Motionsförslag	37
12.3 Utskottets ställningstagande	37
13 Götalandsbanan	37
13.1 Bakgrund	37
13.2 Motionsförslag	38
13.3 Utskottets ställningstagande	38
14 Särskilda infrastrukturåtgärder	38
14.1 Vägar	41
14.2 Järnvägar	47
14.3 Sjö- och luftfart samt flera trafikslag	52

15 Regeringens skrivelse	56
Hemställan	57
Reservationer	59
1. Stöd till bärighetshöjande åtgärder (m, kd, c, fp)	59
2. Översyn av regelverk och procentsatser (m, fp)	59
3. Inventering av det enskilda vägnätets standard (m, fp)	60
4. Revision av vägnätet (m, fp)	60
5. Förrättningskostnader (m, c, fp)	61
6. Förbifart Markaryd på E 4 (m, kd, c, fp)	61
7. Riksväg 44 (m, fp)	62
8. Europabanan (kd, c)	63
Särskilda yttranden	65
1. Hallandsåsprojektets fortsättning (mp)	65
2. Snabbtågstrafik i södra Norrlands inland (v, c)	66
3. Infrastrukturen i Blekinge län (kd)	66
Bilaga	
Av utskottet avstyrkta motionsyrkanden (mom. 18)	68