



Vägfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas 34 motionsyrkanden, samtliga rör olika vägfrågor. De handlar bl.a. om allmänna och enskilda vägar, vägvisning, Vägverkets organisation, upphandlingar och väghållning.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsförslag, med hänvisning främst till vidtagna eller aviserade åtgärder, eller den beslutsordning som gäller inom området.

Till betänkandet fogas sex reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Väginfrastruktur.....	6
Enskilda vägar.....	7
Vägvisning.....	13
Vägverkets organisation.....	20
Vägverkets upphandlingar.....	20
Träbroar och faunapassager.....	21
Mötesseparerade vägar.....	22
Öresundsförbindelsen.....	23
Alternativ till vägsalt.....	25
Reservationer.....	27
1. Väginfrastruktur, punkt 1 (m, fp, kd, c).....	27
2. Enskilda vägar, punkt 2 (m, fp, kd, c).....	28
3. Vägvisning, punkt 3 (m, fp, kd, c).....	29
4. Vägverkets organisation, punkt 4 (m, fp).....	30
5. Vägverkets upphandlingar, punkt 5 (m, fp).....	30
6. Mötesseparerade vägar, punkt 7 (m, fp, kd).....	31
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	33
Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56.....	33
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Väginfrastruktur

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T468 yrkande 14, 2004/05:N254 yrkandena 7 och 8, 2004/05:N396 yrkande 2, 2004/05:N397 yrkandena 7 och 8 samt 2004/05:N407 yrkande 2.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T223, 2004/05:T260 yrkande 8, 2004/05:T277, 2004/05:T278, 2004/05:T288 yrkande 3, 2004/05:T310, 2004/05:T390, 2004/05:T403, 2004/05:T430, 2004/05:T443, 2004/05:T455, 2004/05:T464 yrkande 6, 2004/05:T468 yrkande 19, 2004/05:N346 yrkande 8 och 2004/05:Bo305 yrkande 6.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

3. Vägvisning

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T253, 2004/05:T333, 2004/05:T496, 2004/05:T515 yrkande 2 och 2004/05:N11 yrkande 10.

Reservation 3 (m, fp, kd, c)

4. Vägverkets organisation

Riksdagen avslår motion 2004/05:T305.

Reservation 4 (m, fp)

5. Vägverkets upphandlingar

Riksdagen avslår motion 2004/05:T282.

Reservation 5 (m, fp)

6. Träbroar och faunapassager

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T368 och 2004/05:MJ503 yrkande 1.

7. Mötesseparerade vägar

Riksdagen avslår motion 2004/05:T507.

Reservation 6 (m, fp, kd)

8. Öresundsförbindelsen

Riksdagen avslår motion 2004/05:T308.

9. Alternativ till vägsalt

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ366 yrkande 2.

Stockholm den 19 april 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Kris-ter Örnfjäder (s), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s) och Tuve Skånberg (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas 33 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2004 och ett motionsyrkande väckt med anledning av proposition, samtliga rör olika vägfrågor. De handlar bl.a. om allmänna och enskilda vägar, vägvisning, Vägverkets organisation, upphandlingar och väghållning.

Motionsförslag med anknytning till vägtrafik och miljö avses behandlas senare under riksdagsåret i samband riksdagsbehandling av aviserad proposition om transportpolitik. Motionsförslag om enskilda vägprojekt har behandlats i betänkande 2004/05:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utskottets överväganden

Väginfrastruktur

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till tidigare riksdagsbeslut avstyrker utskottet motionsförslag om en förändrad inriktning i utbyggnaden av väginfrastrukturen.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Tidigare riksdagsbehandling

I samband med riksdagsbehandlingen av proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 behandlade utskottet ett antal motionsförslag om satsningar på väginfrastrukturen. Utskottet angav som sin mening att regeringens förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar möjliggjorde en kraftfull modernisering och utveckling av transportinfrastrukturen. Utskottet tillstyrkte mot denna bakgrund regeringens förslag till utökade planeringsramar. Såvitt gäller de av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna för drift och underhåll angav utskottet att de utgick ifrån en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Motionsförslag

Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m) anger i motion 2004/05:N396 att mer än 80 % av turismen i Sverige är bilburen samt att bilen ofta är det enda transportmedel som når vissa områden där turistanläggningar är belägna. I syfte att förbättra turistnäringens förutsättningar krävs därför en förbättrad vägstandard (yrkande 2).

I motion 2004/05:N397 pekar Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) på kommunikationernas regionalpolitiska betydelse. Motionärerna vill understryka vikten av att underhålla och förnya vägnätet (yrkande 7). Vidare föreslås att möjligheten att införliva även väst-östgående Europavägar i TEN-vägnätet prövas (yrkande 8).

I motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) betonas vägnätets betydelse för industrins råvaruförsörjning och möjligheter att transportera sina produkter till kunderna. Mot denna bakgrund krävs en satsning på tjälsäkring, bärlighet och upprustning av vägnätet (yrkande 14).

Fungerade kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling i hela landet, anförs det i motion 2004/05:N254 av Yvonne Ångström m.fl. (fp). Mot denna bakgrund krävs satsningar på vägunderhåll, tjälsäkring, bärighetsförstärkning och nyinvesteringar på landsbygden (yrkande 7). Enligt motionärerna bör en målsättning vara att samtliga allmänna vägar i hela landet skall kunna hållas öppna och farbara under alla delar av året (yrkande 8).

Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) understryker i motion 2004/05:N407 infrastrukturens betydelse för en levande landsbygd. Enligt motionärerna har landsbygdens kris förstärkts av bl.a. uteblivna infrastruktursatsningar. Underhållet av vägnätet, som är eftersatt i hela landet, måste därför snarast förbättras. Detta gäller även enskilda vägar, varför bidraget till dessa måste höjas, anges det (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Motionsförslag om en förändrad inriktning i utbyggnaden av väginfrastrukturen, eller förstärkta satsningar inom detta område, behandlades senast av utskottet i betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015. Motionsyrkandena avstyrktes av utskottet, som samtidigt ställde sig bakom regeringens förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar. Enligt utskottets mening möjliggjorde dessa ramar en kraftfull modernisering och utveckling av transportinfrastrukturen. I detta sammanhang angav utskottet även sin mening att de av regeringen fastställda långsiktplanerna och strategierna för drift och underhåll utgick ifrån en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Utskottet står fast vid sin tidigare redovisade ståndpunkt i detta avseende och avstyrker följaktligen de här behandlade motionsförslagen.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsförslag om enskilda vägar.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Det svenska vägnätets omfattning

Det svenska vägnätet består av dels allmänna vägar för vilka staten eller kommunerna är väghållare, dels enskilda vägar som de fastigheter som har nytta av vägarna har ansvar för. Sveriges vägnät består av följande:

- 9 830 mil statliga vägar,
- 4 000 mil kommunala gator och vägar,
- 7 500 mil enskilda vägar med statsbidrag och
- 20 500 mil enskilda vägar utan statsbidrag, de flesta s.k. skogsbilvägar.

Regler om enskilda vägar

Regler som rör det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, däribland

- väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954)
- trafikförordningen,
- lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning,
- plan- och bygglagen (1987:10),
- anläggningslagen (1973:1149 [AL]), som berör bildandet av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde m.m.,
- lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) och
- miljöbalken (1998:808).

Dessutom finns bestämmelser i olika myndigheters föreskrifter.

Organisationsformer för enskilda vägar

Formen för hur förvaltningen av enskilda vägar organiseras kan vara av flera slag. Väghållare för enskilda vägar kan vara samfällighetsföreningar bildade enligt anläggningslagen, vägsamfälligheter och vägföreningar bildade enligt äldre lagstiftning samt ideella föreningar genom s.k. frivilliga överenskommelser. Det juridiska ansvaret för den enskilda vägen har väghållaren, dvs. markägaren eller en organisation såsom vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening.

Utredningsarbete

Delar av det regelverk som avser enskilda vägar har utretts under senare år. Regeringen beslutade år 1999 att tillsätta en utredning (dir. 1999:93) med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som berör enskilda vägar. Utredningen antog namnet Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV). I juli 2001 överlämnade BREV-utredningen sitt slutbetänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) till Näringsdepartementet. Syftet med BREV-utredningens förslag var enligt utredningen att valet av väghållare på det lågtrafikerade vägnätet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund. Dessutom skall valet av väghållare främja en rationell väghållning. BREV-utredningen har föreslagit bl.a. följande.

- Den samhällsekonomiska vinsten av att överföra delar av det lågtrafikerade vägnätet till enskild väghållning bör tas till vara och användas för bättre väghållning på detta vägnät.

- Vägverket bör utreda om en överföring av en väg till enskild väghållning ger samhällsekonomisk vinst. För allmänna vägar med mindre trafik än 125 fordon per årsmedeldygn (i glesbygd 50 fordon per årsmedeldygn) föreslås att Vägverket gör en sådan utredning.
- Överföring av kostnader på enskilda fastighetsägare bör så långt möjligt begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå en rationell väghållning.
- Den ekonomiska ersättningen till enskilda väghållare bör beräknas på ett kostnadsunderlag som speglar de kostnader som belastar de enskilda väghållarna och som enkelt kan jämföras med motsvarande kostnadsunderlag för de lågtrafikerade allmänna vägarna.
- Tekniskt komplicerade anläggningar bör i allmänhet inte överföras till enskilda väghållare.
- Särskilda regler bör gälla för statsbidrag till vägar respektive färjor.
- Statsbidraget till enskilda färjor skall avse vägfärjor.
- För annan trafiklösning med färjetrafik än vägfärja bör bidrag kunna lämnas efter en förhandling.
- Statsbidrag till en enskild väg bör kunna lämnas även om det införs begränsningar för viss trafik på denna väg.
- Beslut om förändrad väghållning bör underlättas.
- Samordningen av beslut om indragning av allmän väg och prövning av statsbidrag bör kunna förbättras.
- Utredningen anger att förslagen innebär en samhällsekonomisk vinst på mellan 120 och 180 miljoner kronor per år. Vidare innebär de föreslagna kriterierna att ca 16 % av det statliga allmänna vägnätet, totalt 1 600 mil väg, kan komma att övergå till enskild väghållning och att ca 500 mil enskild väg kan komma att bli allmän väg.

Sedan BREV-utredningens slutbetänkande presenterades har regeringen begärt kompletterande underlag från berörda myndigheter inom vissa områden. Ett exempel är uppdraget våren 2003 till Vägverket att redovisa en modell för den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av enskilda vägar. Enligt den redovisning Vägverket därefter lämnat bör en sammanhållen översyn av regelverket göras under 2004. Vägverket anger även att en rad åtgärder kommer att vidtas för att följa och ge information om tillståndet på det enskilda vägnätet med statsbidrag. I samråd med näringslivet kommer Vägverket att identifiera för vilka vägar det behövs en förbättrad information om tidsbegränsade bärighetsnedsättningar. Inspektioner av enskilda broar med statligt bidrag skall – oberoende av huvudmannskap – göras med den systematik och de tidsintervall som gäller för statliga broar och vara i fas med dessa rutiner senast under år 2007.

Tidigare riksdagsbehandling

I utskottets budgetbetänkande från hösten 2003 konstaterades att de enskilda vägarna står för en betydande andel av det svenska vägnätet, att de spelar en viktig roll för tillgängligheten såväl för enskilda medborgare som för

näringslivet samt att de har en särskilt stor betydelse för glesbygden. Mot denna bakgrund såg utskottet det som angeläget att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar, så att riksdagens transportpolitiska mål – såväl det övergripande målet som delmålen – uppfylls. Utskottet instämde i syftet med de då behandlade motionerna till den del förslagen gick ut på att regelverket och bidragssystemet avseende enskilda vägar skall främja trafikhöjningar samt präglas av tydlighet och rättvisa.

Vidare redogjorde utskottet för pågående beredning av den s.k. BREV-utredningen som presenterat sitt slutbetänkande hösten 2001. Utskottet konstaterar att beredningen av utredningens förslag pågått under drygt två år. Utskottet angav som sin mening att det visserligen är angeläget att alla de frågor om enskilda vägar som varit föremål för överväganden inom bl.a. BREV-utredningen blir så väl genomlysta att de förslag som regeringen förväntas lägga fram vilar på en stabil grund. Bland de vid tillfället behandlade motionerna återfanns det dock enligt utskottet några i vilka mer eller mindre akuta problem redovisas och som därmed kräver en mer skyndsamt behandling. En sådan fråga var enligt utskottet ansvaret för pumpanläggningar. Utskottet utgick från att regeringen i sin beredning gav prioritet åt en lösning av denna fråga.

Utskottet angav i detta sammanhang även att det stod fast vid sin uppfattning att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslagits i BREV-utredningen. Utgångspunkten bör vidare vara att bidragsprocenten till de enskilda väghållarna vidmakthålls i avvaktan på att slutlig ställning tas i frågan.

Motionsförslag

Nils Fredrik Aurelius (m) anger i motion 2004/05:T288 att standarden på det enskilda vägnätet under de senaste åren försämrats. Motionären betonar vidare betydelsen av de enskilda vägnätet för utvecklingen i landsbygden och anger att statsbidragen till enskilda vägar utgör en viktig satsning, speciellt för ett län som Kalmar (yrkande 3).

Sten Tolgfors (m) föreslår i motion 2004/05:T310 att ansvaret för pumpanläggning vid enskilda vägar flyttas till Banverket respektive Vägverket, från enskilda väghållare där det ligger i dag. Motionären uppmärksammar vidare att trafikutskottet tidigare utgått ifrån att regeringen ger prioritet åt en lösning av denna fråga, men att regeringen inte återkommit till riksdagen med förslag till lösning.

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) efterfrågas en översyn av hanteringen av anslaget för enskilda vägar i syfte att skapa ett system som långsiktigt vidmakthåller det befintliga nätet av enskilda vägar samt skapar en kostnadseffektiv administration av detta. I dag är det beräkningsunderlag som används mycket bristfälligt, rollfördelningen mellan olika

aktörer är otydlig och administrationen mycket kostsam, anges det. Vidare efterfrågas en höjning av anslaget och en överföring av ansvaret för broar till staten (yrkande 6).

I motion 2004/05:T260 av Karin Pilsäter m.fl. (fp) argumenteras att färjan mellan Slagsta och Ekerö borde ses som en avlastning för Essingeleden och därmed bekostas av Vägverket (yrkande 8).

Eva Flyborg (fp) anför i motion 2004/05:T430 att färjeleden i Göteborgs södra skärgård borde klassas som allmän eftersom den är central för skärgårdens och Göteborgs kommunikationer. Ett statligt övertagande av huvudmannaskapet hade enligt motionären inneburit att färjeleden fått sin rätta status och att skärgårdsborna fått rättvisa och rimliga transportmöjligheter.

Tobias Krantz (fp) betonar i motion 2004/05:T455 betydelsen av färjeförbindelsen mellan Gränna och Visingsö såväl för de boende och näringslivet som för turistnäringen. Mot denna bakgrund föreslås att färjetrafiken klassas som allmän färjeförbindelse och därmed kan övergå till statligt huvudmannaskap.

I motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) sägs att minskade resurser till det enskilda vägnätet leder till betydande negativa effekter, inte bara för glesbygden utan för landet i dess helhet. Motionärerna vänder sig därför mot alla försök till sänkningar av detta anslag (yrkande 19).

Hans Backman m.fl. (fp) finner i motion 2004/05:N346 att Vägverket inte har tillräckligt med resurser för att kunna ge bidrag till underhåll av enskilda vägar enligt gällande förordning. Motionärerna kräver därför att regeringen avsätter mer medel för ändamålet (yrkande 8).

Holmön med dess omgivande öar är Sveriges största naturskyddsområde i marin miljö, påpekas det i motion 2004/05:T278 av Gunilla Tjernberg (kd). Motionären vill att riksdagen uttalar sig om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. Vidare framhålls att närheten till Umeå, ett av Sveriges fyra tillväxtområden, ger utvecklingsmöjligheter som bättre måste tas till vara.

I motion 2004/05:T403 av Rosita Runegrund (kd) föreslås att regeringen utreder möjligheten att öarna i Tjörns kommun införlivas i det statliga vägnätet. Ett statligt övertagande av dessa kommunikationer skulle enligt motionären gynna rekreation, turism och friluftsliv samt ge bättre långsiktiga förutsättningar för en livskraftig utveckling av helårsboendet på öarna.

Motion 2004/05:Bo305 av Rosita Runegrund och Lars Gustafsson (båda kd) handlar om den svenska skärgården. Motionärerna anser att det behövs enhetliga och tydliga regler för färjetrafiken samt att Glesbygdsverket och Vägverket måste ges i uppdrag att utarbeta sådan regler och klargöra statens ansvar inom området (yrkande 6).

I motion 2004/05:T443 av Sven Bergström och Birgitta Carlsson (båda c) anges att dagens bidragssystem för enskild väghållning har stora brister. De beräkningsunderlag som används är behäftade med brister och administrationen av bidragen är krånglig. Det behövs därför enligt motionärerna ett nytt system som långsiktigt vidmakthåller det befintliga nätet av enskilda vägar och skapar en kostnadseffektiv administration av detta. Vägverket bör hålla ihop hela bidraget till enskilda vägar, alltså drift, underhåll och investeringsbidrag.

Huvudmannaskapsfrågan för färjetrafiken till Visingsö har diskuterats och utretts under en lång tid. I motion 2004/05:T223 av Martin Nilsson m.fl. (s) uppmärksammas att dagens huvudman ansökt om ett statligt övertagande, att detta förslag tillstyrkts av BREV-utredningen samt att berörda parter och remissinstanser är positiva. Motionärerna anser att en snar lösning av huvudmannafrågan är nödvändig eftersom en rad frågor om kapacitet och reinvesteringar i verksamheten behöver avgöras inom den närmaste framtiden.

Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) understryker i motion 2004/05:T277 det enskilda vägnätets betydelse för landsbygden. Det är enligt motionärerna inte rimligt att en del av befolkningen skall betala för dessa vägar genom avgifter, medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel. Staten föreslås mot denna bakgrund ges ett utökad ansvar för det enskilda vägnätet.

I motion 2004/05:T390 av Kristina Zakrisson (s) föreslås att de vägföreningar som tar emot statsbidrag för enskilda vägar skall vara skyldiga att redovisa sina inkomster och utgifter vid ansökan om nya bidrag.

Utskottets ställningstagande

Som framgår av redovisningen i det föregående svarar de enskilda vägarna för en betydande andel av det svenska vägnätet. De spelar också en viktig roll för tillgängligheten såväl för enskilda medborgare som för näringslivet. För glesbygden har de enskilda vägarna en särskilt stor betydelse. Mot den bakgrunden är det angeläget att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar, så att riksdagens transportpolitiska mål – såväl det övergripande målet som delmålen – uppfylls.

Utskottet vill mot den nu angivna bakgrunden instämma med motionärerna till den del deras förslag går ut på att regelverket och bidragssystemet avseende enskilda vägar skall främja trafiklösningar samt präglas av tydlighet och rättvisa.

Utskottet konstaterar att flertalet av de här berörda frågorna berörts i den ovan refererade BREV-utredningen. Beredningen av denna utrednings förslag har nu pågått i drygt tre år. Under tiden har kompletterande underlag inhämtats bl.a. i form av en ett uppdrag till Vägverket att utveckla den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av det enskilda

vägnätet. Enligt utskottet är det angeläget att alla de frågor om enskilda vägar som varit föremål för överväganden inom bl.a. BREV-utredningen blir så väl genomlysta att de förslag som regeringen förväntas lägga fram vilar på en stabil grund.

Med anledning av utredningens förslag vill utskottet liksom vid tidigare riksdagsbehandling framhålla att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i BREV-utredningen. Utgångspunkten bör vidare vara att bidragsprocenten till de enskilda väghållarna åtminstone vidmakthålls i avvaktan på att slutlig ställning tas i frågan. Utskottet utgår ifrån att tillräckliga medel avsätts för att klara ett tillfredsställande underhåll.

Såvitt gäller frågan om ansvaret för färjelinjer ankommer det enligt utskottet inte på riksdagen att peka ut olika lösningar för specifika färjelinjer. Enligt utskottets mening är det dock av största vikt att dessa frågor löses snarast samt att bedömningsgrunderna är enhetliga över landet.

Utskottet har tidigare som sin mening angivit att det finns en fråga som kräver en mer skyndsam behandling, nämligen ansvaret för pumpanläggningar som tillkommit vid utbyggnad av vägar eller järnvägar. Sedan utskottets uttalande har i ett regeringsbeslut angivits att Banverket och Vägverket genom en utvecklad och enhetlig tillämpning av nuvarande bestämmelser bör kunna komma till rätta med detta problem. Banverket och Vägverket har därefter utfärdat rekommendationer att verken skall ta ansvar för sådana pumpanläggningar som tillkommit som en följd av om- eller tillbyggnad av allmän väg eller bana, i de fall väghållaren är annan än kommun och motsätter sig övertagandet av ansvaret och ifall verken gör bedömningen att nödvändig teknisk kompetens saknas hos väghållaren. Rekommendationen gäller inte retroaktivt. Utskottet välkomnar denna rekommendation.

Angående motionsförslag om att vägföreningar skall vara skyldiga att redovisa sina inkomster och utgifter vid ansökan om nya bidrag anser utskottet inte att dagens regelverk innebär några större problem i detta avseende. Nyttan av en sådan generell redovisningsskyldighet skulle enligt utskottet inte stå i proportion till kostnaden.

Här behandlade motionsförslag avstyrks med vad som ovan anförts.

Vägvisning

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om vägvisning avstyrks med hänvisning till pågående arbete.

Jämför reservation 3 (m, fp, kd, c).

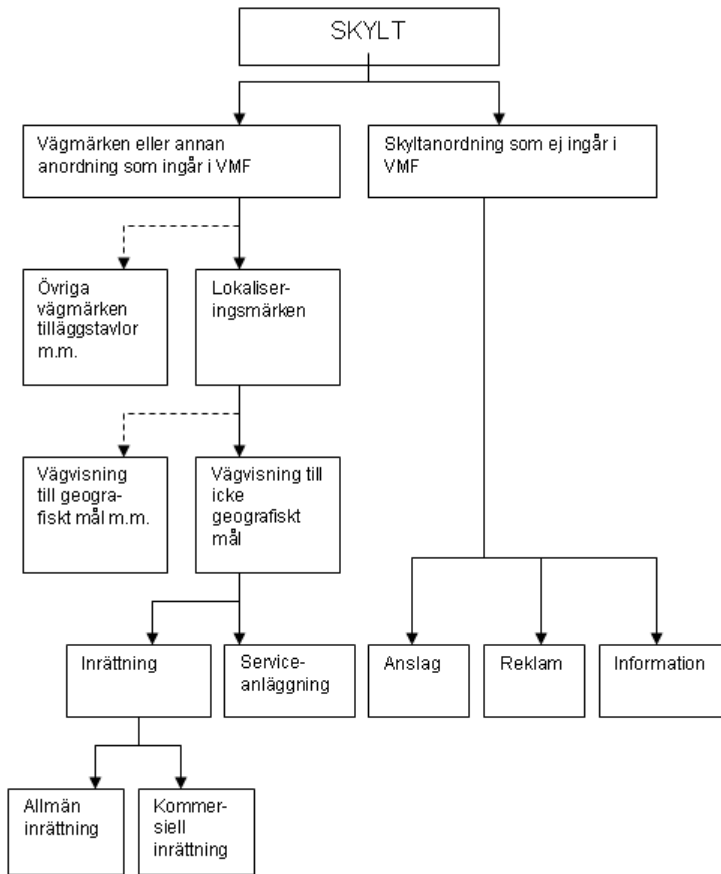
Bakgrund

Gällande regelverk

Anvisningar till trafiken kan ges genom bl.a. vägmärken. De grundläggande bestämmelserna om vägmärken finns i vägmärkesförordningen (1978:1001) (VMF). VMF bygger på en FN-konvention från 1968 om vägmärken och signaler (se i det följande). Som en allmän princip gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. För andra skyltar och anordningar längs de allmänna vägarna finns bestämmelser i väglagen (1971:948). Det finns också bestämmelser för skyltar i lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

VMF gäller anvisningar för trafik på väg och i terräng genom t.ex. vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar. Vägmärken delas in i varningsmärken, förbudsmärken, påbudsmärken och upplysningsmärken. Upplysningsmärken delas i sin tur in i anvisningsmärken och lokaliseringsmärken. Lokaliseringsmärken visar vägen eller ger andra upplysningar av betydelse för vägtrafikanterna. Lokaliseringsmärken används, som framgår av den schematiska bilden, för vägvisning till bl.a. kommersiella inrättningar. En s.k. skyltanordning kan indelas i vägmärken, vilka regleras i enlighet med vägmärkesförordningen, och annan skyltanordning. Av bilden framgår vidare att VMF inte omfattar reklamskyltar och liknande. Ett särskilt regelsystem för skyltar m.m. finns även i lagen om gatuhållning och skyltar.

År 2002 infördes en bestämmelse i vägmärkesförordningen som medger att vissa angivna märken får användas för att ge upplysning om turistiskt intressanta vägar eller platser. För sådan s.k. turisthänvisning används lokaliseringsmärken med vit text och vita symboler på brun botten.



(Källa: Publikation VV 2003:19)

Vägverkets föreskrifter

Utöver dessa regler finns Vägverkets föreskrifter samt rekommendationer om tillämpningen. Syftet med denna föreskrift är bl.a. att kunna få en likartad bedömning i hela landet vid handläggning av ärenden om service- och inrättningsvägvisning samt reklam m.m.

Vägverkets handbok Vägvisning till inrättningar och serviceanläggningar m.m.

Behovet av entydiga bedömningsgrunder har vidare föranlett Vägverket att ge ut en handbok i ämnet: Vägvisning till inrättningar och serviceanläggningar samt reklam, anslag och information (publikation VV 2003:19). Handboken riktar sig i första hand till Vägverkets handläggare. Med hjälp av handboken kan även sökande själva bedöma förutsättningarna för vägvisning till den egna anläggningen. Det anges att företrädare för service- och besöksnäringar har medverkat vid utarbetandet av handboken.

Av handboken framgår bl.a. att en avgörande fråga är vem det är som svarar för väghållningen. Handboken gäller de fall där staten svarar för väghållningen. I de fall ansökan avser en väg där kommunen eller ägaren av en enskild väg är väghållare, skall ansökan lämnas till vederbörande. Handläggningen av Vägverkets ärenden skall innebära bl.a. följande.

- Trafikanternas behov av information skall sättas i centrum.
- Allmän information med anknytning till bygden kan medges, förutsatt att den inte äventyrar trafikanternas möjligheter att tillgodogöra sig nödvändig information.
- Särskild hänsyn skall tas till stads- och landskapsbilden.
- Arbetet skall bedrivas aktivt och förebyggande, och frågor skall lösas i en positiv anda och i nära samarbete med berörda intressenter.
- Med utgångspunkt i gemensamma grundläggande värderingar bör omfattningen av aktuell vägvisning tillåtas variera med hänsyn till vägens omgivning.
- Information inom vägområdet skall så långt det är möjligt lämnas med vägmärken.
- Handläggaren skall inte medverka till åtgärder inom eller intill vägområdet som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande.
- Generell reklam avser marknadsföring av produkter, tjänster eller evenemang. Denna typ av reklam bör inte förekomma inom vägområdet. Vad som menas med vägområde anges i väglagen (1971:948); vägområde utgörs av den mark som tagits i anspråk för väganordning.

Vägverkets handbok Vägvisning till turistiskt intressanta mål

Vägverket har under år 2003 gett ut ytterligare en handbok, nämligen Vägvisning till turistiskt intressanta mål (publikation VV 2003:20). Även denna handbok vänder sig i första hand till Vägverkets handläggare av vägvisningsfrågor, men även till den som ansöker om vägvisning.

I handboken sägs inledningsvis att införandet av särskild vägvisning till turistiskt intressanta mål med brunvita lokaliseringmärken har stor betydelse för turistnäringen. Denna näring får i Sverige härmed en unik möjlighet att på ett tydligt sätt få vägvisning till sina turistmål. För att vägvisningen skall kunna vara till nytta för trafikanterna och för att få deras förtroende är det viktigt att den endast används för vägvisning till sådant som är av intresse för en bred allmänhet och är sällsynt eller unikt eller på andra sätt av stort intresse för många trafikanter.

Vidare betonas att vägvisning till turistiskt intressanta mål måste ske med likartad bedömning i hela landet och utifrån enhetliga bedömningsgrunder. Handläggningen skall ske med en bred representation från turistnäringen och med förståelse för alla inblandades problem och önskemål. Hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet är den viktigaste bedömningsgrunden och kan uppnås om vägvisningen sker i korrekt omfattning, med korrekt utförande och är anpassad till de olika trafikantgruppernas behov. Vid bedömning av begäran om vägvisning till turistiskt intressanta mål skall alltid

konsekvenserna av ett beslut beaktas, oavsett i vilken riktning det går. Kan inte önskemålet uppfyllas, bör möjligheterna för någon annan typ av vägvisning alltid utredas. Slutligen omtalas att handboken har arbetats fram i samråd med ansvariga för turistnäringen, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, Lantbrukarnas riksförbund, länsstyrelsen och Svenska Kommunförbundet.

Konvention om vägmärken och signaler (Wienkonventionen)

Nödvändigheten av att underlätta internationell vägtrafik och öka trafiksäkerheten föranledde framförhandlandet av en konvention inom ramen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE), konventionen om vägmärken och signaler, Wien den 8 november 1968 (SÖ 1989:2). Konventionen ratificerades av Sverige år 1985 med vissa reservationer. De avtalsslutande parterna har gjort en rad åtaganden för att införa regelsystemet i sina nationella regelverk. Konventionen kräver inte att parterna inför samtliga typer av vägmärken och vägmarkeringar som föreskrivs i konventionen; tvärtom skall antalet typer av vägmärken begränsas till vad som är absolut nödvändigt.

De fördragsslutande parterna åtar sig vidare (artikel 4) att se till att det i den nationella lagstiftningen är förbjudet att förse ett vägmärke, dess stolpe eller någon annan trafikanordning med någonting som inte har samband med märkets eller anordningens ändamål. Om en fördragsslutande part tillåter en organisation utan vinstsyfte att sätta upp upplysningsmärken får den dock medge – under vissa villkor – att organisationens emblem anbringas på märket eller stolpen.

Vidare skall det vara förbjudet att sätta upp skyltar, anslag, märken eller anordningar av något slag som bl.a. skulle kunna

- förväxlas med vägmärken eller andra trafikanordningar,
- göra dem mindre synliga eller effektiva eller
- avvända uppmärksamheten på ett sätt som inverkar menligt på trafiksäkerheten.

Av allmänna bestämmelser för upplysningsmärken (artikel 21) framgår att vissa angivna märken, däribland avseende bensinstation, hotell och restaurang, endast skall sättas upp på vägar där möjligheterna till brådskande reparationer, tankning, logi och förfriskningar är sällsynta.

Frågesvar i riksdagen

Statsrådet Ulrica Messing har som svar på fråga (2003/04:41) om Vägverkets inställning till vägskyltning anfört bl.a. följande.

Av tradition har Sverige haft en restriktiv inställning till reklamskyltar längs vägarna. I princip krävs alltid tillstånd för att sätta upp reklamskyltar med undantag för den plats där verksamheten bedrivs, men även där krävs i vissa fall tillstånd. Orsaken till denna restriktivitet är hänsyn till trafiksäkerheten och miljön. Reglerna för användning av vägmärken medger att lokaliseringsmärken får sättas upp som särskilda vägvisare till inrättningar.

Ursprungligen var dessa märken enbart avsedda för vägvisning till allmänna inrättningar såsom vårdcentral eller kommunkontor. Efterhand har de även kommit att användas för vägvisning till företag och verksamheter. Vidare omtalade hon att Vägverket tagit fram en ny handbok för vägvisning till bl.a. allmänna inrättningar. Avsikten har bl.a. varit att skapa större enhetlighet i tillämpningen över landet. En viktig förutsättning har också varit att bedöma hur konkurrensen mellan företag påverkas av vägvisning eller skyltning. Grundregeln är emellertid att vägmärken inte skall användas i marknadsföringssyfte.

Tidigare riksdagsbehandling

Trafikutskottet behandlade motioner om vägvisning senast i det av riksdagen godkända betänkande 2003/04:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet redogjorde vid detta tillfälle för syftet med vägvisningen: att leda trafikanterna till det avsedda målet. Vidare konstaterades att de viktigaste bedömningsgrunderna är hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet, vilket också är innebörden i den av Sverige ratificerade FN-konventionen om vägmärken och signaler. Enligt nämnda konvention är vägmärken för att tillgodose kommersiella intressen inte tillåtna.

Utskottet gjorde vidare bedömningen att de problem som upplevts i samband med prövningen kan stå att finna i olikheter i tillämpningen i Vägverkets olika regioner. Mot denna bakgrund välkomnade utskottet initiativ som tagits av Vägverket i syfte att nå en enhetlig bedömning i hela landet och att i övrigt anlägga ett helhetsperspektiv på frågan. Det handlade bl.a. om en nyligen publicerad handbok i ämnet.

Slutligen såg utskottet det som angeläget att handläggningen av vägvisningsärendena följs upp av regeringen samt att de lagstiftningsåtgärder som kan behövas vidtas.

Motionsförslag

I motion 2004/05:T253 av Yvonne Ångström (fp) uppmärksammas de brunvita skyltar som i delar av landet används för att visa vägen till turistmål. Motionären anger att sådana skyltar visat sig leda till ökad omsättning på de turistmål där de använts och föreslår mot denna bakgrund att regeringen uppdrar åt något nationellt organ att i samråd med regionala turistorganisationer utarbeta en plan för att införa brunvit skyltning i alla län.

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:T515 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp) bör skyltningen mellan Göteborg och Stockholm ändras så att trafikanterna rekommenderas vägen över Jönköping i stället för som i dag vägen över Örebro. Enligt motionären är den förra vägen trafiksäkrare eftersom den till större delen består av motorväg (yrkande 2).

Birgitta Carlsson och Staffan Danielsson (båda c) efterfrågar i motion 2004/05:T333 en generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar. Bakgrunden till förslaget är att näringsidkarna på landsbygden ofta stöter på svårigheter då de vill sätta upp skyltar som skulle underlätta för potentiella kunder att hitta till företaget.

Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) pekar i motion 2004/05:T496 på att Vägverkets och kommunernas policy och reglementen om vägvisning ger upphov till frågor om huruvida vägvisningen stöder, eller inte stöder, den regionala utvecklingen i glesbygd. I motionen föreslås därför att Vägverket ges uppdraget att ta fram en differentierad vägvisningspolicy som verkar för regional utveckling i glesbygd.

I motion 2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) krävs att näringsidkare får möjlighet att skylta till sin verksamhet i större utsträckning än vad som är fallet i dag. Det kan t.ex. handla om att få påbörja skyltningen till ett turistmål eller annan näringsverksamhet vid en större väg (yrkande 10).

Utskottets ställningstagande

Som har redovisats i det föregående är syftet med vägvisning att leda trafikanterna till det avsedda målet. De viktigaste bedömningsgrunderna är – i enlighet med de av riksdagen beslutade trafikpolitiska målen – hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Detta är också innebörden i den FN-konvention som har refererats i det föregående. Enligt konventionen är vägmärken för att tillgodose kommersiella intressen inte tillåtna.

Utskottet konstaterar att flertalet av motionerna handlar om vilka intressen som skall tillvaratas i samband med tillståndsprövning för vägmärken och vilka bedömningsgrunder som skall användas i denna prövning.

Enligt vad utskottet erfarit har Vägverket uppmärksammat att hanteringen av dessa frågor inte varit enhetlig över landet och därför initierat en förutsättningslös översyn av hur dessa frågor hanteras i olika regioner. Syftet med projektet, som startade i april 2004, är bl.a. att säkerställa en enhetlig hantering av dessa frågor över hela landet. Då projektet bedrivits förutsättningslöst behandlas även ett antal andra frågeställningar, exempelvis hur Vägverket kan tillgodose inte bara trafikantens utan även andra kundgruppers intresse. Utskottet ser positivt på denna översyn och vill inte föregripa det arbete som nu bedrivs. Motionerna avstyrks därför.

Vägverkets organisation

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om Vägverkets organisation avstyrks av utskottet.
Jämför reservation 4 (m, fp).

Motionsförslag

Bertil Kjellberg (m) förespråkar i motion 2004/05:T305 en utförsäljning av Vägverket Produktions verksamhet, i syfte att förbättra konkurrensituationen inom branschen. Enligt motionären har Vägverket Produktion i dag, genom sin starka kapitalbas och nära knytning till Vägverket, stora konkurrensfördelar i förhållande till privata entreprenörer.

Utskottets ställningstagande

I betänkande 2000/01:TU1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer avstyrkte utskottet ett motionsförslag om att Vägverket Produktion skall omvandlas till aktiebolag. Enligt utskottet har inget nytt tillkommit i frågan som bör föranleda ett förändrat ställningstagande från riksdagens sida. Motion 2004/05:T305 avstyrks därmed med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Vägverkets upphandlingar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsförslag om Vägverkets upphandlingar.
Jämför reservation 5 (m, fp).

Motionsförslag

Vägverket har, i syfte att sänka kostnaderna för beläggningsarbeten, börjat tillhandahålla insatsvaror i sina upphandlingar av sådana entreprenader. I motion 2004/05:T282 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) anges att detta tillvägagångssätt kommer att leda till minskat forsknings- och utvecklingsarbete inom anläggningsföretagen, vilket kan försvåra arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen. Vägverket bör därför enligt motionärerna inte tillhandahålla insatsvaror vid upphandlingar.

Utskottets ställningstagande

Såvitt gäller utformningen av Vägverkets upphandlingar av entreprenader välkomnar utskottet alla åtgärder som leder till lägre kostnader. Enligt vad utskottet erfarit har myndighetens tillhandahållande av bitumen vid en mindre del av upphandlingarna lett till lägre priser. Utskottet har inget att invända mot detta och anser inte att det är riksdagens uppgift att närmare specificera hur avtalen vid upphandling skall utformas i detta avseende. Motion 2004/05:T282 avstyrks följaktligen.

Träbroar och faunapassager

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om träbroar och faunapassager.

Motionsförslag

I motion 2004/05:T368 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s) efterlyses bättre förutsättningar för Vägverket att bygga träbroar. Motionärerna anger att Vägverkets nuvarande upphandlingsrutiner utgör ett hinder i detta avseende.

I motion 2004/05: MJ503 av Björn von der Esch m.fl. (kd) efterfrågas fler viltbroar över trafikleder, bl.a. i syfte att förbättra älgens möjlighet att förflytta sig, vilket skulle minska dagens problem med inavel inom stammen (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslag om träbroar i vägtrafikinfrastrukturen vill utskottet understryka denna konstruktionsmetods fördelar, inte minst utifrån ett miljöperspektiv. Utskottet välkomnar därför det nordiska samarbete som för tillfället bedrivs i syfte att utbyta erfarenheter inom området. Liksom vid tidigare riksdagsbehandling utgår utskottet vidare ifrån att relevanta riktlinjer, normer m.m. kontinuerligt ses över med hänsyn till nya konstruktionsmetoder, materialutvecklingen m.m. så att de inte felaktigt gynnar en byggnadsmetod framför andra. Motion 2004/05:T368, vars syfte i väsentlig del därmed får anses tillgodosett, avstyrks härmed.

Utskottet vill vidare, med anledning av motion 2004/05: MJ503 yrkande 1, understryka viltbroarnas och andra faunapassagers betydelse för att minska vägarnas barriäreffekter och därmed minska trafikens och vägarnas påverkan på djurlivet. Det är viktigt att faunapassagera ansluter till den

omgivande naturen, utformas efter djurens krav och präglas av hög kvalitet. Enligt utskottets mening finns det inte anledning för riksdagen att ta några initiativ i denna fråga. Motionsförslaget avstyrks alltså.

Mötesseparerade vägar

Utskottets förslag i korthet

En motion om miljökonsekvensutvärdering av räckesförsedd trafiksväg avstyrks.

Jämför reservation 6 (m, fp, kd).

Motionsförslag

Under senare år har Vägverket mötesseparerat vissa vägsträckor med s.k. vajerräcken, främst i syfte att förhindra trafikolyckor. Kenth Högström (s) ställer i motion 2004/05:T507 frågan om huruvida den förändrade trafikrytmen på dessa vägar, exempelvis sträckan Gävle–Tönnebro på E4:an, leder till ökade utsläpp. Enligt motionären borde en miljökonsekvensutvärdering göras i syfte att säkerställa hur mycket mer avgaser en räckesförsedd trafiksväg alstrar i förhållande till en fyrfilig motorväg.

Utskottets ställningstagande

Separering av körriktningar med vajerräcken är en åtgärd som motiverats främst utifrån trafiksäkerhetshänsyn. Senast i trafikutskottets betänkande 2004/05:TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik såg utskottet positivt på denna satsning, eftersom den visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att öka trafiksäkerheten. Enligt utskottet är det naturligtvis av största vikt att även de miljömässiga konsekvenserna av denna satsning beaktas i det fortsatta arbetet. Detta görs i dag i objektsanalys och miljökonsekvensutredningar inför varje vägutbyggnad. Även i efterhand sker en uppföljning av vägsystemets funktion och dess miljökonsekvenser. Som exempel på sådana utvärderingar kan nämnas den som gjorts av vägsträckningen som nämns i motionen. Resultaten redovisas bl.a. i VTI notat 2000:67 där det uppskattas att utsläppen längs vägen ökat något på grund av att de faktiska hastigheterna blivit högre, både på grund av ombyggnaden och på grund av att hastighetsgränsen höjdes ifrån 90 till 110 km i timmen några månader efter det att ombyggnaden var genomförd. Även den förändrade trafikrytmen med högre hastighetsvariationer diskuteras. Slutsatsen är dock att det inte finns några belägg för att emissionerna ökat på grund av detta, vilket förklaras av att den faktiska hastigheten är lägre vid de tidpunkter då hastighetsvariation är högre, dvs. högflödestimmarna.

Enligt vad utskottet erfarit har utsläppen förändrats marginellt på de vägar som mötesseparerats med stålvarer. Förändringen beror främst på hur stora trafikflöden som förekommer på vägen: Större flöde ger en större förändring. En jämförelse mellan fyrfilig motorväg och trefilig mötesseparerad väg visar dock att utsläppen på motorvägen blir högre, även om det finns större hastighetsvariationer på den trefiliga vägen. De högre utsläppen förklaras av den högre faktiska hastigheten på motorvägen. Utskottet kan därmed konstatera att den av motionären efterlysta utvärderingen tillgodosetts i väsentlig utsträckning genom den forskning och kunskapsutveckling som skett. Utskottet förutsätter att fortsatta forskningsinitiativ skall kunna aktualiseras om så bedöms lämpligt. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionen.

Öresundsförbindelsen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag om sänkta avgifter på Öresundsförbindelsen med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Bakgrund

Allmänt

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3 art. 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet skall täckas av konsortiet genom särskilda trafikantavgifter. Som en övergripande utgångspunkt gäller att Öresundsbron syftar till att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan Sverige och Danmark. Därmed åstadkommer man förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Tillkomsten av Öresundsbron syftar vidare till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Enligt avtalet gäller att trafikantavgifterna för Öresundsbron skall bestämmas självständigt av Öresundsbrokonsortiet.

I det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår vidare ett tilläggsprotokoll. Enligt detta (punkt 3) skall nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron.

Tidigare riksdagsbehandling

Frågan om avgifterna på Öresundsbron har tidigare behandlats av riksdagen, senast hösten 2004 (bet. 2003/04:TU1). Utskottet stod fast vid tidigare ställningstagande, nämligen att enligt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna är det inte statens uppgift att bestämma biljettpriserna. Utskottet konstaterade ånyo att broavgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige, samt att det krävs ett nytt avtal för en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen. Vidare utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna samt tar initiativ till förändringar ifall det finns skäl därtill. I sammanhanget ville utskottet även understryka det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, på så sätt som också var ett syfte med Öresundsförbindelsen.

Motionsförslag

I motion 2004/05:T308 av Lars Lindblad (m) anfördes att priserna för biltrafiken på Öresundsbron är ett hot mot integrationen i Öresundsregionen. Motionären föreslår att ansvaret för finansieringen av bron skall föras ned till Öresundsbrokonsortiet och att konsortiet får rätten att självt avgöra prisnivån för att på så sätt kunna uppnå en optimal nivå för intäkterna. Enligt motionären hade detta troligtvis lett till en sänkning av biljettpriserna.

Utskottets ställningstagande

Frågan om avgifterna på Öresundsbron har tidigare behandlats av riksdagen, senaste gången hösten 2004 (bet. 2003/04:TU1). Utskottet har sedan dess inte ändrat uppfattning. Utskottet konstaterar ånyo att broavgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige. För en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen krävs ett nytt avtal med Danmark. Utskottet utgår från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana. I detta sammanhang vill utskottet understryka det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, på så sätt som också var ett syfte med Öresundsförbindelsen. Mot den nu angivna bakgrunden avstyrks här aktuellt motionsförslag.

Alternativ till vägsalt

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsförslag med hänvisning till aviserade och vidtagna åtgärder.

Bakgrund

Vägverkets saltanvändning

Ett av Vägverkets verksamhetsmål är att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska. Målet uppfylldes inte 2003. I årsredovisningen anges att åtgärder som vidtagits för att minska antalet påverkade vattentäkter är: minskad saltning, effektivare snöröjning och alternativa halkbekämpningsmetoder. Även tätning av vägdiken har utförts för att leda bort vägdagvatten från känsliga områden.

I årsredovisningen för 2004 anges målet som delvis uppfyllt. Vägverket anger i detta dokument att för att långsiktigt påverka utvecklingen mot färre påverkade vattentäkter och vattenskyddsområden krävs fortsatta fysiska åtgärder samt en utveckling av metoder och arbetssätt för att kunna begränsa spridningen av salt. Under 2004 åtgärdades sju konfliktpunkter mellan väg och vatten.

Tidigare riksdagsbehandling

Då utskottet senast behandlade frågor om alternativ till vägsalt konstaterades att ett av Vägverkets verksamhetsmål är att användningen av vägsalt skall minska. Utskottet noterade vidare att det bedrivs ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete för att ta fram miljövänliga alternativ till vägsalt.

Mot denna bakgrund förutsattes regeringen noga följa utvecklingen inom området och i samband med genomförandet av ramdirektivet för vatten särskilt överväga frågan om vägsaltets användning.

Utskottet hälsade med tillfredsställelse att saltanvändningen sedan mitten av 1990-talet har halverats och underströk vikten av att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder intensifieras, så att saltanvändningen kan minimeras utan att man ger avkall på trafiksäkerhetskravet.

Motionsförslag

Birgitta Carlsson m.fl. (c) åberopar i motion 2004/05: MJ366 mätningar från 2002 som visar högre förekomst av rester av vägsalt i Vätterns vatten, vilket enligt motionären manar till oro. I motionen föreslås därför att det tas fram miljövänligare halkbekämpningsmedel än vägsalt. Kalkstenskross är ett alternativ som anges vara bättre för miljön bl.a. eftersom det motverkar försurning längs våra vägar (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt inte minskat i enlighet med uppsatta mål under senare år är enligt utskottet oroande, inte minst mot bakgrund av utskottets tidigare uttalanden att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder bör intensifieras. Utskottet är samtidigt väl medvetet om att denna fråga delvis handlar om en målkonflikt mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.

Utskottet välkomnar därför att Vägverket under 2004 tagit fram en ny strategi för att säkerställa att myndigheten, med fortsatt hög framkomlighet och trafiksäkerhet, minimerar saltanvändningen så att den bättre motsvarar medborgarnas och näringslivets krav och önskemål. Bakgrunden till strategin är bl.a. EU:s ramdirektiv för vatten (fastställt av EU:s miljöministerråd i juli 2000) och den statliga utredningen Klart som vatten (SOU 2002:105). Tillsammans innebär de att kraven ökar på Vägverket när det gäller utsläpp av vägdagvatten, utsläpp från olyckor med farligt gods och saltspridning.

Då utskottet vill invänta resultatet av detta arbete avstyrks motionen med hänvisning till aviserade och vidtagna åtgärder. Utskottet vill dock understryka vikten av att saltanvändningen snarast kan nedbringas.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Väginfrastruktur, punkt 1 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om väginfrastrukturen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T468 yrkande 14, 2004/05:N254 yrkandena 7 och 8, 2004/05:N396 yrkande 2, 2004/05:N397 yrkandena 7 och 8 samt 2004/05:N407 yrkande 2.

Ställningstagande

Väginfrastrukturen är en grundförutsättning för att landets företag skall kunna växa och för att välfärden skall kunna tryggas. Då regeringen under lång tid undlåtit att underhålla och modernisera denna infrastruktur i tillräcklig utsträckning behövs en kraftfull satsning på landets vägar, såväl i storstäderna som på landsbygden. Vid otaliga tillfällen har vi påpekat att eftersläpande underhåll och besvärliga flaskhalsar måste åtgärdas. Samtidigt måste vi blicka framåt och utveckla vägnätet utifrån framtidens behov. Våra partier har därför i olika sammanhang, senast vid riksdagens behandling av budgetpropositionen för år 2005, föreslagit ökade anslag för detta ändamål.

Vi anser i likhet med motionärerna att dagens väginfrastruktur inte tillgodoser de behov som återfinns inom olika näringar och i olika delar av landet. Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2004/05:T468 yrkande 14, 2004/05:N254 yrkandena 7 och 8, 2004/05:N396 yrkande 2, 2004/05:N397 yrkandena 7 och 8 samt 2004/05:N407 yrkande 2.

2. Enskilda vägar, punkt 2 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om enskilda vägar. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T223, 2004/05:T260 yrkande 8, 2004/05:T277, 2004/05:T278, 2004/05:T288 yrkande 3, 2004/05:T310, 2004/05:T403, 2004/05:T430, 2004/05:T443, 2004/05:T455, 2004/05:T464 yrkande 6, 2004/05:T468 yrkande 19, 2004/05:N346 yrkande 8 och 2004/05:Bo305 yrkande 6 och avslår motion 2004/05:T390.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är de enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. Det är också den uppfattning som framförs i de motioner som har väckts om enskilda vägar.

Det är viktigt att påminna sig att en så stor del som 70 % av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. De har avgörande betydelse för möjligheten att leva och bo på landsbygden. De är också av stort värde för bl.a. turist- och skogsindustrierna. Även för jakt, fiske och friluftsliv är de enskilda vägarna en förutsättning. En miljon människor använder de enskilda vägarna varje dag.

Vi anser att det är ett stort bekymmer att villkoren under de senaste tio åren har försämrats för väghållarna av enskilda vägar på en rad områden. Av de enskilda vägarna är det ungefär en fjärdedel som uppbär statliga bidrag. När det offentliga ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. Statsbidragen för drift och underhåll av enskilda vägar halverades mellan åren 1995 och 1996 och är fortfarande mycket låga. Statsmakten har inte levt upp till ambitionen att väghållare av enskilda vägar normalt skall få ersättning för drift och underhåll motsvarande 70 % av den beräknade kostnaden. Ersättningen för nyinvesteringar och byggande av enskilda vägar har i princip upphört. Det enskilda vägnätet omfattas inte av ersättningssystemet för miljöinsatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Kostnaden för vinterunderhåll har till följd att skatteväxling och prisutveckling ökat dramatiskt. Efterblivet underhåll och reparationer av broar har skapat en kapitalförstöring som enligt Vägverket kräver extra anslag motsvarande 330 miljoner kronor. Listan är dessvärre lång.

För att förhindra ytterligare försämringar av de enskilda vägarna anser vi att anslaget bör höjas. En sådan höjning skall användas för satsningar på ökad bärighet och på en ökning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvaret för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras till staten.

Angående skärgårdstrafiken och färjetrafiken i övrigt som påtalats i motionerna anser vi att regeringens hantering har dragit ut på tiden alltför länge. Det är angeläget att regeringen nu vidtar åtgärder så att de påtalade olikartade villkoren och oklarheterna i övrigt får en skyndsam lösning. Ett särskilt beklämmande exempel på regeringens oförmåga att komma fram till en lösning i dessa frågor är trafiken till Holmön. De dåliga kommunikationerna till ön, men framför allt osäkerheten kring hur frågan skall lösas på lång sikt, utgör ett hot mot Holmöns framtid. Ansvarigt statsråd angav i interpellationsdebatt under 2003 att hon avsåg att lämna en proposition till riksdagen om dessa frågor under våren 2004, men ingenting har hänt.

Genom ett uttalande till regeringen av den innebörd som här har redovisats blir motionerna tillgodosedda. De tillstyrks alltså.

3. Vägvisning, punkt 3 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vägvisning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T253, 2004/05:T333 och 2004/05:N11 yrkande 10 och avslår motionerna 2004/05:T496 och 2004/05:T515 yrkande 2.

Ställningstagande

Under många år har berättigad kritik framförts mot gällande regelsystem för vägskyltning. Det gäller bl.a. otillräckligt lokalt inflytande och bristande hänsyn till företag samt till turistintressen och kulturella intressen. Vi anser att ett nytt regelsystem, som i betydligt större utsträckning än i dag tillgodoser även de intressen som turismen och lokala företag på landsbygden har, behövs snarast.

Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motionerna 2004/05:T253, 2004/05:T333 och 2004/05:N11 yrkande 10 medan motionerna 2004/05:T496 och 2004/05:T515 yrkande 2 avstyrks.

4. Vägverkets organisation, punkt 4 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Vägverkets organisation. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T305.

Ställningstagande

Samtidigt som Vägverket är en stor beställare är Vägverket Produktion en stor entreprenör som utför entreprenader åt Vägverket. Visserligen uppges det att det är vattentäta skott mellan Vägverket och Vägverket Produktion, men en statlig affärsverksamhet har alltid ett försteg framför privata näringsidkare, då man i stort sett har tillgång till obegränsad mängd kapital som skattekollektivet står för.

Genom sin starka kapitalbas och nära anknytning till Vägverket har Vägverket Produktion stora konkurrensfördelar i förhållande till privata entreprenörer. Detta blir särskilt tydligt i glesbygden där möjligheten till uppdrag från Vägverket har stor betydelse för små lokala entreprenörer.

För att komma till rätta med dessa förhållanden finns ingen annan lösning än att staten säljer ut Vägverket Produktions rörelse och att Vägverket därigenom blir en ren beställare av entreprenader. En utförsäljning kan med fördel göras i mindre delar för att gynna det lokala näringslivet. Detta under förutsättning att det är ekonomiskt försvarbart.

Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2004/05:305.

5. Vägverkets upphandlingar, punkt 5 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Vägverkets upphandlingar. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T282.

Ställningstagande

Vägverkets policy, efter den stora kartellskandalen, är att tillhandahålla insatsvaror till de asfaltsarbeten som handlas upp. Enligt Vägverket sänker detta kostnaderna för beläggningsarbetena. Vi anser att denna strategi på längre sikt kan få motsatt effekt eftersom beläggningsföretagen hindras att erbjuda andra utföranden än dem som är föreskrivna i handlingarna, vilket i förlängningen medför att företagets forskning och utveckling kring billigare och bättre asfaltsprodukter läggs ned. Därmed kommer utvecklingen mot bättre, hållbarare och därmed långsiktigt billigare beläggningar att hejdas.

Konkurrens är nödvändig och positiv för alla. Därför är det oroväckande att Vägverket, som myndighet, centraliserar all utveckling till sig själv och gör entreprenörerna till säljare av arbetskraft och maskiner. Det kommer på sikt att ge dyrare och sämre beläggningar och i förlängningen en avstannande utveckling samt en marknad som färre och färre människor och företag vill verka på.

För vem tror på att en statlig myndighet skall kunna driva utvecklingsarbete effektivt och vem tror på att en bransch där tävlingen endast gäller att producera fort, utan teknik- och produktutveckling, attraherar unga och duktiga medarbetare. Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2004/05:T282.

6. Mötesseparerade vägar, punkt 7 (m, fp, kd)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mötesseparerade vägar. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T507.

Ställningstagande

Under de fem sex senaste åren har ett stort antal olycksdrabbade vägavsnitt gjorts om till vajerräckesförsedda trefilsvägar. Trafiksäkerhetshänsyn har använts som argument för denna satsning. En avgörande faktor har varit de låga anslagsnivåerna som omöjliggjort att dessa vägavsnitt i stället byggs om till det trafiksäkrare alternativet fyrfilig motorväg.

Vid storhelgstrafik som före och efter jul, nyår, påsk och midsommar blir de mest trafikbelastade trefilsvägarna, exempelvis sträckan Tönnebro-Gävle på E 4:an, direkt igenkorkade med svåra förseningar. Trafikrytmen försämras kraftigt. Förarna i mer snabbgående personbilar trampar på gasen

för att komma förbi mer saktfärdiga mestadels tyngre fordon så fort vägen öppnas från en fil till två. Vi anser att denna situation borde föranleda en miljökonsekvensutvärdering som klarlägger hur mycket mer avgaser en räcksförsedd trefilsväg alstrar i förhållande till en fyrfilig motorväg på vägsträckor med höga trafikflöden. Detta bör ges regeringen till känna. Därmed tillstyrks motion 2004/05:T507.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56

2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra möjligheter till skyltning till turistmål eller annan näringsverksamhet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T223 av Martin Nilsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om huvudmannaskapet för färjetrafiken mellan Visingsö och Gränna.

2004/05:T253 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om brunvit skyltning av vissa intressanta turistmål.

2004/05:T260 av Karin Pilsäter m.fl. (fp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjan mellan Slagsta och Ekerö.

2004/05:T277 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enskilda vägar.

2004/05:T278 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet.

2004/05:T282 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket inte skall kunna begränsa full konkurrens genom att tillhandahålla material till asfaltentreprenader.

2004/05:T288 av Nils Fredrik Aurelius (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar.

2004/05:T305 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av Vägverket Produktions verksamhet.

2004/05:T308 av Lars Lindblad (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prissättningen på Öresundsbron.

2004/05:T310 av Sten Tolgfors (m):

Riksdagen ger regeringen i uppdrag att återkomma till riksdagen med förslag som tillgodoser att ansvaret för pumpanläggning vid enskilda vägar bör flyttas till Banverket respektive Vägverket från enskilda väghållare, där det ligger i dag.

2004/05:T333 av Birgitta Carlsson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om generösare bedömning av skyltningsregler vid allmänna vägar.

2004/05:T368 av Carina Adolfsson Elgestam och Ann-Kristine Johansson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa förutsättningar för Vägverket att bygga träbroar.

2004/05:T390 av Kristina Zakrisson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattefinansierade bidrag till vägföreningar.

2004/05:T403 av Rosita Runegrund (kd):

Riksdagen begär att regeringen utreder möjligheten att öarna i Tjörns kommun införlivas i det statliga vägnätet.

2004/05:T430 av Eva Flyborg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjeleden i Göteborgs södra skärgård.

2004/05:T443 av Sven Bergström och Birgitta Carlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över hanteringen av anslaget för enskilda vägar.

2004/05:T455 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap.

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enskilda vägar.

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de enskilda vägarna.

2004/05:T496 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa en vägvisningspolicy som verkar för regional utveckling i glesbygd.

2004/05:T507 av Kenth Högström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att utvärdera miljökonsekvenserna av den klart mer ojämna och ryckiga trafikrytm som skapas längs med de räckesförsedda trefilsvägarna.

2004/05:T515 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyltningen från Göteborg till Stockholm ändras.

2004/05:MJ366 av Birgitta Carlsson m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör stimulera användandet av kalkstenskross i stället för vägsalt som halkbekämpningsmedel.

2004/05:MJ503 av Björn von der Esch m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om viltbroar över trafikleder.

2004/05:N254 av Yvonne Ångström m.fl. (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om tjälsäkring av vägnätet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om målsättningen att samtliga vägar i landet skall hållas
öppna och farbara under alla delar av året.

2004/05:N346 av Hans Backman m.fl. (fp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen skall avsätta de pengar som krävs för
att gällande förordning avseende drift och underhåll av enskilda
vägar skall följas.

2004/05:N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att standarden på tillfartsvägarna förbättras.

2004/05:N397 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om vägnätet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om TEN-vägar.

2004/05:N407 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om infrastrukturens betydelse för en levande landsbygd.

2004/05:Bo305 av Rosita Runegrund och Lars Gustafsson (båda kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Vägverkets och Glesbygdsverkets samlade ansvar för
att utarbeta förslag om enhetliga regler för färjetrafiken.