Trafikutskottets betänkande 1987/88:20

om bilismen, lastbilstrafiken och vägarna (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:20

Sammanfattning

I betänkandet behandlas dels regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 kapitel 9. Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna samt kapitel 18. Anslagsfrågor vad avser Vägväsende, dels budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet B. Vidare behandlas förslag i sammanlagt 94 motioner.

Finansutskottet har yttrat sig över frågan om lånefinansiering av vägbyggen. Finansutskottets yttrande FiU 1987/88:3 y är i sin helhet fogat till trafikutskottets betänkande TU 1987/88:19 om en framtida järnvägspolitik m.m.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här aktuella delar och avstyrker motionsyrkandena eller – i några fall – lämnar dem utan särskild åtgärd.

Utskottet ställer sig således bakom de föreslagna målen för vägpolitiken. Utvecklingen av bilismen och lastbilstrafiken måste ske under beaktande av säkerhet och miljö. Vidare tillstyrker utskottet förslaget om ändrat väghållningsansvar.

Anslaget till drift och underhåll av statliga vägar bör öka och få en fortsatt regionalpolitisk prägel. Detsamma gäller de särskilda bärighetshöjande åtgärderna för vilka anslås 590 milj.kr. för 1988/89.

Investeringarna i länsvägar och länsjärnvägar samt bidrag till statskommunala vägar och kollektivtrafikanläggningar bör enligt den trafikpolitiska propositionen samordnas i ett särskilt anslag för länstrafikanläggningar som får en väsentlig medelsförstärkning. Utskottet tillstyrker förslagen liksom också att ett särskilt anslag för byggande av riksvägar skall införas. Genom ökning av medlen bör byggandet av bl. a. förbifarter kunna påskyndas. Utskottet tillstyrker förslaget om att det skall bli möjligt att bygga avgiftsfinansierade vägar. Likaså tillstyrks förslaget att vägverket skall kunna tidigarelägga angelägna väginvesteringar genom förskottering (lån) från kommuner och företag.

Utskottets ställningstagande föranleder 17 reservationer och fem särskilda yttranden.

Beträffande vad som sägs om bilismen och lastbilstrafiken menar vpk-ledamoten att marschen bort från det bildominerade samhället måste inledas. Investeringarna i vägnätet måste minska och ytterligare medel föras över till miljövänligare transportsystem.

Vpk-ledamoten motsätter sig en höjning av tillåtna fordonsvikter. En sådan kan vara till stor nackdel för de mest nedslitna vägarna och broarna.

Enligt c-ledamöterna bör medlen för länstrafikanläggningar delas upp på särskilda delanslag för länsvägar, länsjärnvägar, statskommunvägar, kollektivtrafikanläggningar, miljövänliga trafikmedel och cykelleder. Anslaget

bör också höjas med 355 milj.kr. utöver regeringens förslag för att möjliggöra ett ökat byggande av länsvägar. Ett tioårigt program för förstärkning och beläggning av grusvägar bör utarbetas. Vpk-ledamoten vill att delanslaget för cykelleder bör tillföras ytterligare 20 milj.kr.

C-ledamöterna vill att den planerade motorvägssträckningen genom Ljungskile skall omprövas. Vpk-ledamoten vill att motorvägsbyggandet i Bohuslän skall avbrytas. Alla planer på ScanLink-projektet skall stoppas.

Anslaget för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar bör enligt c-ledamöterna höjas med 60 milj.kr. Invändningar reses också mot den hittillsvarande användningen av anslaget för särskilda bärighetshöjande åtgärder.

I sju olika motioner från (s), (fp), (c) och (m) behandlas frågan om en Europaväg i inlandet på sträckan Göteborg–Karesuando. Utskottet lämnar motionsyrkandena utan särskild åtgärd med hänvisning till de överläggningar som pågår.

Vpk-ledamoten avvisar förslagen om avgiftsfinansierade vägar och tidigareläggning av väginvesteringar. Beträffande avgiftsfinansierade vägar finner m-, fp- och c-ledamöterna det olämpligt att enskilda ärenden om avgiftsfinansiering skall beslutas av regeringen. De menar också att detta sätt att finansiera byggande av vägar och broar inte får ge möjlighet till att finansiera redan anlagda vägar eller tas ut på en vägdel för att bekosta en annan.

C-ledamöterna tillstyrker förslaget om tidigareläggning av väg- och broprojekt genom förskottering men vill att staten skall utbetala ersättning för räntekostnader fram till dess att projektet löses in.

Vpk-ledamoten anser att vid beräkningar av vägtrafikens kostnadsansvar ännu större vikt bör fästas vid miljö- och säkerhetsaspekterna.

Enligt m- och fp-ledamöterna bör det övervägas en ändrad företagsform för delar av vägverket.

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna

Regeringen har i kapitel 9. Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna (s. 158–196) föreslagit riksdagen

1. att anta ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till ändring i väglagen (1971:948) (9.7.5),

2. att bemyndiga regeringen att medge vägverket att finansiera vägbyggande med lån (9.7.6),

3. att godkänna de grunder för vägtrafikens kostnadsansvar som i propositionen har förordats (9.10),

4. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för den framtida väghållningen (9.6),

5. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för investeringsplaneringen och investeringsverksamheten (9.7),

6. att ta del av vad i propositionen i övrigt har anförts om bilismen (9.2), lastbilstrafiken (9.3, 9.4) och vägarna (9.5, 9.9, 9.11).

Lagförslaget har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Regeringen har i kapitel 18. Anslagsfrågor under rubriken B. Vägväsende (s. 375–386) föreslagit riksdagen

att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 4 925 000 000 kr. (9.8) (punkt B2., s. 375–378),

att medge att regeringen lämnar vägverket de beställningsbemyndiganden som i propositionen har förordats (punkt B2., s. 375–378),

att medge att regeringen vid behov när allmän väg för vilken staten är väghållare övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslaget B2. och anslaget B6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (punkt B2., s. 375–378),

att medge att regeringen vid ändringar i väghållningsansvaret får överföra medel mellan anslaget B2. och anslaget B5. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (punkt B2., s. 375–378),

att godkänna att jämkning av kostnadsramarna för åren 1988 och 1989 får ske i enlighet med vad i propositionen har anförts (punkt B2., s. 375–378),

att godkänna att jämkning mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med vad i propositionen har anförts (punkt B2., s. 375–378),

att godkänna att vägverket får träffa hyresköpavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 90 000 000 kr. (punkt B2., s. 375–378),

att godkänna vad i propositionen har anförts om användningen av anslaget B2. för anskaffning av utrustning för hastighetsövervakning (punkt B2., s. 375–378),

att godkänna vad i propositionen har anförts om användningen av anslaget B2. för tilläggsbidrag till drift av kommunala vägar och gator (punkt B2., s. 375–378),

att till Byggande av riksvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 1 222 000 000 kr. (9.7.4) (punkt B3., s. 378–380),

att bemyndiga regeringen att besluta om dispositionen av utgående reservationer på anslagen Byggande av statliga vägar och Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88 (punkt B3., s. 378–380),

att godkänna att medel från anslaget B3. får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad i propositionen har anförts (punkt B3., s. 378–380),

att godkänna vad i propositionen har anförts om användningen av anslaget B3. för att täcka kapitalkostnader för utbyggnaden av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile (punkt B3., s. 378–380),

att till Byggande av länstrafikanläggningar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 650 000 000 kr. (9.7.3, 9.7.7., 11.7) (punkt B4., s. 380–382),

att godkänna att medel från anslaget B4. får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad i propositionen har anförts (punkt B4., s. 380–382),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 670 000 000 kr. (punkt B5., s. 383),

att till Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 422 000 000 kr. (punkt B6., s. 384),

att godkänna att medel från anslaget B6. får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad i propositionen har anförts (punkt B6., s. 384),

att till Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 590 000 000 kr. (punkt B9., s. 385–386),

att godkänna vad i propositionen har anförts om användningen av anslaget B9. för utbyggnad av fasta vågstationer (punkt B9., s. 385–386).

Vidare har regeringen under rubriken B. Byggande av länstrafikanläggningar (s. 380–382) föreslagit riksdagen

1. att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag av 110 000 000 kr. (11.7, 13.3.1) (punkt B., s. 383),

2. att godkänna vad föredragande departementschefen har anfört om användningen av anslaget för bidrag till trafiksignalanläggningar och handikappanpassning (punkt B., s. 383).

Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i proposition 1987/88:100 bil. 8 under avsnitt B. Vägväsende (s. 7–16) föreslagit riksdagen

att till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m. för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 10 700 000 kr. (punkt B1., s. 11-12),

att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 35 400 000 kr. (punkt B7., s. 14–15),

att godkänna vad i propositionen har anförts om användningen av anslaget B7. för upprustning av vissa vägar (punkt B7., s. 14–15),

att till Vägverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 38 325 000 kr. (punkt B8., s. 15–16),

att medge att regeringen lämnar vägverket det beställningsbemyndigande som i propositionen har förordats (punkt B8., s. 15–16).

Motionerna

Motioner med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T10 av Kurt Ove Johansson och John Johnsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att traktorer som används och utför med lastbilar jämförbart transportarbete skall bära sina egna kostnader gentemot samhället.

1987/88:T22 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökat anslag till länsvägarna i Östergötland,

8. att riksdagen uttalar sig för att Blåviksfärjan mellan Torpön och fastlandet ej får dras in.

1987/88:T23 av Åke Wictorsson och Oskar Lindkvist (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av investeringar i transportanläggningar i Stockholms län.

1987/88:T26 av Margareta Persson och Lena Öhrsvik (båda s) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om villkoret för att erhålla statsbidrag för ombyggnad av äldre fordon.

1987/88:T28 av Berit Löfstedt och Helge Hagberg (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till investeringar för elförsörjning avseende trådbussar.

1987/88:T29 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av tre förbifarter i Värmlands län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om drift och underhåll av vägar på landsbygden i Värmlands län,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av väg E18 på delen Kristinehamn–Karlskoga.

1987/88:T32 av Lennart Nilsson och Nils T Svensson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter till dispens vad gäller axeltryck för vissa turistcharterbussar och vägar.

1987/88:T35 av Nils G Åsling (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar för budgetåret 1988/89 anvisa ett extra anslag om 50 milj.kr. för underhåll och upprustning av vägnätet i Jämtlands län,

2. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge, att vägverket vid förskottering från kommun eller företag av kostnad för väg- eller broprojekt inom stödområdet också skall medge att ersättning för räntekostnaden utgår fram till att projektet inlöses,

3. att riksdagen begär att regeringen låter utreda och kommer med förslag till en ny Europaväg, en inlandsväg från Göteborg till Karesuando.

1987/88:T38 av Ingrid Hemmingsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående vägstandarden i Jämtlands län.

1987/88:T40 av Stig Alemyr m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väganslag i Kalmar län.

1987/88:T42 av Jan Hyttring m. fl. (c,m,fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inom av-

riksdagen beslutat anslag för väginvesteringar tilldela Värmland anslag i enlighet med vad som anförts i motionen.

1987/88:T43 av Sigge Godin och Hans Lindblad (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en plan för utbyggnad av E4 längs Norrlandskusten så att motortrafikled erhålles för sträckan Stockholm–Umeå.

1987/88:T45 av Sylvia Pettersson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av Arningeleden.

1987/88:T46 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

3. att riksdagen beslutar att ett gemensamt anslag för länsjärnvägar, länsvägar m.m. ej skall inrättas,

4. att riksdagen uttalar att vid fördelning av de medel som i den trafikpolitiska propositionen föreslås inför budgetåret 1988/89 Västerbotten bör tilldelas ytterligare 10 milj.kr. för länsvägar samt andra vägar och för bärighetsprojekt.

1987/88:T48 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

15. att riksdagen beslutar avvisa regeringens förslag om möjlighet att omfördela investeringsmedel mellan järnvägs- och vägsatsningar inom det framtida länstrafikanslaget,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om program för beläggning av länsvägar,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna,

29. att riksdagen beslutar att till B4. Byggande av länstrafikanläggningar anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 355 000 000 kr. förhöjt anslag på 1 005 000 000 kr. att fördelas på delposter 1–5 i enlighet med vad som anges i motionen samt att regeringen bemyndigas att göra vissa omfördelningar mellan delanslagen 1–3 för att tillgodose eventuella medelsbehov för länsjärnvägar,

30. att riksdagen beslutar att till B6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 60 000 000 kr. förhöjt anslag på 482 000 000 kr. att fördelas enligt de regler som anges i motionen.

1987/88:T53 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till bättre villkor för skogsnäringen för byggande och underhåll av skogsbilvägar i enlighet med vad som anförts i motionen.

1987/88:T54 av Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kommunerna själva skall kunna lösa vissa vägfinansieringsfrågor, t. ex. enligt modell Österledsprojektet,

2. att riksdagen avslår regeringens förslag om att varje sådant enskilt vägfinansieringsärende skall beslutas av regeringen.

1987/88:T56 av Ingrid Ronne-Björkqvist och Carl-Johan Wilson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i

1987/88:T57 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Europaväg 6 i Bohuslän,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av övrigt vägnät,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av broar.

1987/88:T60 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna, vad i motionen anförts om vägverkets prioritering av olika riksvägsprojekt innebärande att sträckningen Mora–Göteborg öster om Vänern utbyggs i första hand och alternativet väster om Vänern förverkligas därefter.

1987/88:T63 av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att vägverket ges i uppdrag att inför kommande budgetår bygga om riksväg 60 norr om Örebro enligt vad i motionen anförts,

2. att riksdagen beslutar att medel till den i yrkande 1 nämnda förbifarten bör anvisas ur anslaget till Byggande av riksvägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tillskapa en inlandsväg av god standard som alternativ till E4:an genom Svealand och Norrland.

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillåten dubbdäcksanvändning.

1987/88:T66 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

30. (delvis) att riksdagen beslutar att avbryta alla planer på ScanLink-projektet inkl. Öresundsbron,

32. att riksdagen till cykelvägar beslutar anvisa 20 milj.kr. utöver regeringens förslag.

1987/88:T72 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av ett vägpaket till Värmland.

1987/88:T75 av Börje Stensson och Karl-Göran Biörsmark (båda fp) vari yrkas

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

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att länsvägsanslaget i erforderlig utsträckning går till förbättringar av länsvägar i glesbygden.

1987/88:T78 av Görel Thurdin och Martin Olsson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en omprioritering inom anslaget för investeringar i riksvägnätet till

förmån för vägsträckan Nyland–Ullånger samt södra infarten till Sundsvall i Västernorrlands län.

1987/88:T85 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av vägprojekt.

1987/88:T89 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen inte skall pröva och godkänna projekt som inte finansieras med statliga medel,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad företagsform för vägverket,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kalkyler över olika vägprojekts samhällsekonomiska avkastning.

1987/88:T95 av Mats Odell (c) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tid för förbud mot dubbdäck i Norrlandslänen.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T203 av Per Westerberg m. fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den fortsatta upprustningen av E3 och avlastningen av den tunga trafiken norrifrån genom Stockholm.

1987/88:T204 av Lennart Alsén m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad och upprustning av E66.

1987/88:T205 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

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

2. att riksdagen beslutar att stödområdet i Älvsborgs län även skall omfattas av anslaget B9. Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1987/88:T207 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelningen av vägmedel till Värmland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inbesparade medel på den icke trafikerade järnvägssträckan Arvika–Årjäng.

1987/88:T208 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Fö512 (c) anförts om samordning av civila vägplaner och krigsvägplaner.

1987/88:T209 (delvis) av Kjell Nilsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A428 (s) anförts om kommunikationer i Kronobergs län.

1987/88:T211 (delvis) av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer i Västmanland.

1987/88:T212 (delvis) av Erik Holmkvist (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att komma till rätta med antalet tåg- och bildödade renar i Norrbottens län.

1987/88:T213 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär skyndsamt förslag om en omfördelning av väganslagen enligt vad som anförts i motionen.

1987/88:T214 av Ingrid Sundberg m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Ub807 (m) anförts om behovet av att tidigarelägga planerna för ombyggnad av den norra infarten till Malmö.

1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

6. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett fungerande vägnät i Dalarna.

1987/88:T216 (delvis) av Rolf Dahlberg och Håkan Stjernlöf (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på kommunikationerna i Gävleborgs län.

1987/88:T217 (delvis) av Charlotte Branting (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A457 (fp) anförts om kommunikationer i Kronobergs län.

1987/88:T219 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär att riksdagen föreläggs ett tioårigt program för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet i enlighet med vad i motion 1987/88:A462 (c) anförts.

1987/88:T223 av Kjell-Arne Welin m. fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att beakta vad i motionen anförts om vägnätet i Skåne vid prioriteringen av väginvesteringar.

1987/88:T224 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsning på de i motion 1987/88:A486 (m) omnämnda vägprojekten.

1987/88:T225 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande riksväg 45 som ingående i landets stomvägnät, samt den stora andelen grusvägar, m.m.

1987/88:T226 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A492 (fp) anförts om fördelning av statliga anslag vad gäller vägar och kollektivtrafik till Stockholms län.

1987/88:T228 av Per-Richard Molén (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A493 (m) anförts om väganslag för upprustning av vägnätet i Västernorrlands län.

1987/88:T301 av Börje Hörnlund och Karin Israelsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en planmässig förstärkning och beläggning av grusvägnätet i Västerbottens län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslag på 100 milj.kr. för ändamålet för budgetåret 1988/89.

1987/88:T302 av Eva Rydén och Elving Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett program för utbyggnad av broförbindelser inom Göteborgs och Bohus län.

1987/88:T303 av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyldighet för vägverket att varna vägfarande i samband med beläggningsarbeten.

1987/88:T304 av Hans Nyhage och Arne Svensson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ombyggnaden av riksväg 41 mellan Kinna och Berghem.

1987/88:T305 av Bertil Danielsson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast vidtar åtgärder i syfte att tidigarelägga väginvesteringar på E66 genom annan finansiering än över statsbudgeten i enlighet med vad i motionen anförts.

1987/88:T307 av Rune Evensson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksväg 45, sträckan Göteborg–Trollhättan/Vänersborg bör ingå i det nationella stamvägnätet.

1987/88:T308 av andre vice talman Karl Erik Eriksson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att användningen av salt på vägarna kraftigt skall minskas.

1987/88:T309 av Göran Magnusson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av väg E 18 från Köping mot Arboga och Örebro.

1987/88:T310 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att åstadkomma en komplettering av vägverkets avkastningsberäkningar vid investeringar så att företagens tidsvinster och tidskostnader vägs in.

1987/88:T311 av Lennart Pettersson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vägverket vid instängsling av väg ordnar passager med täta mellanrum, så att svenska folkets urgamla rätt att ströva fritt i markerna inte kringskärs.

1987/88:T312 av Lennart Brunander (c) vari yrkas

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

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

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

1987/88:T313 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av Europavägnätet genom Sverige så att en sammanhängande Europaväg skapas genom inlandet.

1987/88:T314 av Helge Klöver och Nils Nordh (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbifarten vid Vaggeryd och Gislaved.

1987/88:T315 av Anders Nilsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av väg 46, sträckan Alvared–Smårör.

1987/88:T316 av Lennart Alsén (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av riksväg 29.

1987/88:T317 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att planera och genomföra förstärkning av det gotländska vägnätet.

1987/88:T318 av Åke Gustavsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en nybyggnation av riksväg 31 på sträckan Öggetorp–Nässjö och att medel för detta tas inom befintliga ramar under budgetåret 1988/89.

1987/88:T319 av Gudrun Norberg (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att undersöka och utprova om dolomit kan användas som inslag i asfalt för att få ljusare vägbanor.

1987/88:T320 av Marianne Andersson och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggandet av vägen Herrljunga–Vårgårda.

1987/88:T321 av Elving Andersson och Eva Rydén (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av Europaväg 6 i norra Bohuslän,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslaget till byggande av länsvägar i Göteborgs och Bohus län.

1987/88:T322 av Elving Andersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förnyad prövning av E6 sträckning genom Ljungskile.

1987/88:T323 av Siri Häggmark (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägförvaltningens driftskostnader för färjetrafike Hönö–Fotö i Öckerö kommun efter brobyggets färdigställande skall få användas till brobyggets finansiering.

1987/88:T324 av Siri Häggmark (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väg Ellös–Varekil och vad som anförts om finansiering av densamma.

1987/88:T325 av Margareta Andrén och Hadar Cars (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas möjligheter att själva lösa vägfinansieringsfrågor, t. ex. enligt modell Österledsprojektet.

1987/88:T326 av Birgitta Johansson och Håkan Strömberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättring av väg 49 och 195.

1987/88:T327 av Christer Skoog m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksväg 29.

1987/88:T328 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om program för beläggning av grusvägnätet i Gävleborgs län samt vad i motionen anförts om anslag på 25 milj.kr. för budgetåret 1988/89.

1987/88:T329 av Siri Häggmark (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en trafikplats vid sjön Granvattnet och anslutningsväg till färjeläget Kolhättan–Svanesund.

1987/88:T330 av Arne Andersson i Ljung och Stig Bertilsson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av lånefinansiering för vägbyggnad.

1987/88:T331 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att motorvägsbyggnationen i Bohuslän omgående avbryts,

2. (delvis) att riksdagen beslutar att planerna på en Öresundsbro och motorvägsprojektet Scandinavian Link skall avbrytas samt att detta skall gälla för överskådlig tid.

1987/88:T332 av Jan Fransson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en förbättring av väg 64 i Skaraborgs län.

1987/88:T333 av Maj-Lis Lööw m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättringar av Europaväg 3.

1987/88:T334 av Olle Svensson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksvägar i Södermanlands län.

1987/88:T335 av Lars Sundin (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att objektet 41 Berghem–Kinna får en sådan plats i flerårsplanen att den pågående utbyggnaden av riksväg 41 kan fullföljas från Borås till Berghem.

1987/88:T336 av Arne Andersson i Ljung och Stig Bertilsson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdigställande av länsväg 181.

1987/88:T337 av Margareta Gard (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad och upprustning av vägen mellan Vansbro och Sälen.

1987/88:T338 av Arne Svensson och Hans Nyhage (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid fördelningen av anslag till vägväsende, Älvsborgs län får en utökad andel som bättre svarar mot länets behov för en upprustning av länsvägnätet.

1987/88:T339 av Britta Bjelle m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder möjligheterna att åstadkomma en mittsverigeväg med sträckning från Göteborg till Karesuando i enlighet med vad i motionen anförts.

1987/88:340 av Lars Sundin och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att genom en omfördelning inom befintliga anslag tilldela Älvsborgs län högre ram för byggande av länsvägar.

1987/88:T341 av Margareta Fogelberg (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av Lag om enskilda vägar.

1987/88:T342 av Bruno Poromaa och Åke Selberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en vägförbindelse för Talma sameby.

1987/88:T343 av Elver Jonsson och Bengt A Klang (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av färdigställande av väg 181 Falköping–Vårgårda.

1987/88:T344 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägenheten av en inlandsväg med Europavägnummer från Göteborg genom Dalsland och Värmland till Karesuando.

1987/88:T345 av Birger Hagård (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om angelägenheten av att bl. a. av miljöskäl prioritera en nybyggnad av förbifarten i Vadstena utefter riksväg 50.

1987/88:T346 av Görel Bohlin m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning för att åstadkomma en komplettering av vägverkets avkastningsberäkningar vid investeringar så att företagens tidsvinster och tidskostnader vägs in,

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

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Stockholms län skall tilldelas sin rättmätiga andel av väganslagen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att miljöskonande kringfartsleder bör prioriteras,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna till privat finansiering bör tas till vara som ett sätt att tidigarelägga angelägna projekt.

1987/88:T347 av Stina Gustavsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A489 (c) anförts om behovet av en större andel av länsvägsmedlen samt behov av beläggning av grusvägar i Kronobergs län.

Betänkandets disposition

Hänvisningar i detta betänkande till den "trafikpolitiska propositionen" avser proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, bilaga 1. De avsnitt som behandlas i denna är kapitel 9. Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna samt vissa delar av kapitel 18. Anslagsfrågor.

Hänvisningar till "budgetpropositionen" avser proposition 1987/88:100, bilaga 8.

I ett inledande avsnitt, benämnt Bilismen och lastbilstrafiken, ges en beskrivning av hittillsvarande utveckling inom vägtrafiken. Därefter behandlar utskottet under rubriken Vägpolitiken inför 1990-talet de övergripande mål som bör gälla på vägområdet. Vidare tas upp till behandling vissa åkerifrågor om åkeribranschens utveckling och struktur samt höjda tillåtna fordonsvikter och om vad som i propositionen sägs om ändring i lagen om överlastavgift. Utskottet behandlar i detta avsnitt också vissa frågor kring vinterväghållning samt motioner i anslutning härtill. Under rubriken Vägarna och väghållningsansvaret behandlar utskottet regeringens förslag om ändrad ansvarsuppdelning och motionsyrkande i anslutning till denna fråga.

Avsnittet Anslags- och bidragsfrågor innehåller regeringens förslag dels från den trafikpolitiska propositionen, dels från budgetpropositionen. Två nya anslag föreslås bli inrättade, nämligen för byggande av riksvägar och byggande av länstrafikanläggningar. I avsnittet behandlas därjämte ett stort antal motionsyrkanden.

I avsnitt 8 behandlas motionsyrkanden beträffande vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m.m.

Vägtrafikens kostnadsansvar behandlas i avsnitt 5. Under rubriken Avgiftsfinansierade vägar samt tidigareläggning av väginvesteringar tar ut-

skottet upp till behandling regeringens förslag kring dessa frågor samt motionsyrkanden i anslutning härtill.

Utskottet

1 Bilismen och lastbilstrafiken

I den trafikpolitiska propositionen lämnas en redogörelse för den hittillsvarande utvecklingen. Av redogörelsen framgår att vägtrafiken sedan 1940-talets slut ökat alltmer i betydelse. I dag sker, i personkilometer räknat, 75 % av personresandet med bil och ca 10 % med buss. Bilen har alltså en dominerande roll i persontrafiksystemet och bussen är det viktigaste transportmedlet inom kollektivtrafiken. Större delen av biltrafiken, räknat i fordonskilometer, bedrivs på landsbygden. Omkring 30 % är tätortstrafik.

Det kan också konstateras att antalet körkortshavare ökar. Särskilt markant är ökningen bland kvinnorna och pensionärerna. Enligt den trafikpolitiska propositionen uppgick år 1986 antalet körkortshavare i landet till omkring 4,8 milj. personer. Av dessa var 42 % kvinnor och 58 % män. I de bilinnehavsprognoser som har tagits fram bedöms att kvinnornas körkortsandel i slutet av 1990-talet kommer att vara på ungefär samma nivå som männens. Ett ökat antal körkortshavare och en höjd realinkomst kan bedömas leda till ökad efterfrågan på vägtransporter, och det är kvinnorna och pensionärerna som svarar för nästan hela ökningen.

Lastbilstrafikens omfattning hänger nära samman med konjunkturerna och näringslivets strukturomvandlingar. Totalt sett har den med lastbil transporterade godsmängden minskat från omkring 450 milj. ton per år i början av 1970-talet till omkring 350 milj. ton i mitten av 1980-talet. Denna nedgång beror i huvudsak på en minskad byggverksamhet. För långväga transporter är dock utvecklingen den omvända. Utvecklingen går mot en ökande medellastvikt och en ökande medeltransportlängd. Under de senaste 15 åren har de långväga lastbilstransporterna i yrkesmässig trafik ökat med närmare 50 %.

Godstransporterna med lastbil mätt i tonkilometer har därmed ökat trots minskade godsmängder.

En stor del av lastbilstrafikens ökningstakt hänger samman med den ökade andelen högvärdigt gods inom näringslivet, vilket medfört en förskjutning mellan olika transportmedel. Gods med högre varuvärde transporteras i stor utsträckning med de mer flexibla transportsystemen, dvs. med lastbil eller med flyg.

En annan viktig utvecklingstendens inom transportmarknaden är den ökade efterfrågan på systemlösningar vilka innebär en kombination av flera transportmedel. Lastbilarna är därvid ofta en viktig länk i transportkedjan.

Moderna metoder och ny teknik för material- och produktionsstyrning inom industri och handel innebär också en utveckling mot ett effektivare materialflöde. För de externa transporterna leder detta bl. a. till mindre sändningsstorlekar, krav på ökad transportfrekvens och tidsprecision. Just-in-time–principen som innebär att produkterna skall levereras exakt i det ögonblick de behövs – för t. ex. vidareförädling eller försäljning – har

blivit allt viktigare. Lastbilstransporter är en viktig och betydelsefull del i sådana transportsystem.

Utskottet lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen anfört om bilismen och lastbilstrafiken.

2 Vägpolitiken inför 1990-talet

Föredraganden framhåller att bilismen svarar för merparten av persontransporterna och att den är en förutsättning för att samhällets behov av transporter skall kunna tillgodoses.

Lastbilstrafiken kommer i framtiden liksom hittills att ha stor betydelse för att tillgodose det svenska näringslivets behov av transporter och för att bidra till utvecklingen av nya transportlösningar.

Föredraganden konstaterar att vägtrafiken i viss utsträckning fått utvecklas på sina egna villkor på bekostnad av andra värden. Under de senaste åren har vägtrafikens negativa effekter på hälsan och naturen sålunda uppmärksammats alltmer. Det gäller nu att skapa sådana villkor för den framtida utvecklingen av vägtrafiken att miljö- och hälsoproblemen kan övervinnas. Det är därför viktigt att utformningen av *de vägpolitiska målen* är i samklang med målen för trafikpolitiken i stort.

En utgångspunkt är enligt föredraganden det övergripande trafikpolitiska målet, nämligen att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

För att kunna uppnå detta mål krävs enligt den trafikpolitiska propositionen att man fastställer olika delmål, vilka sedan får vara vägledande i beslutsprocessen.

Det första delmålet bör vara att ansvaret för väghållningen är lämpligt avgränsat. Detta är en förutsättning för att de framtida kraven på en effektiv och rättvis vägpolitik skall kunna mötas. Staten bör därvid ha ett avgörande ansvar för den övergripande vägplaneringen, medan kommunerna och trafikhuvudmännen bör svara för lokala och i viss mån även regionala bedömningar.

Ett annat viktigt delmål för 1990-talets vägpolitik är att säkra vägkapitalet. Vägarna representerar betydande värden som inte får minska genom eftersatt underhåll och för låg investeringstakt i förhållande till trafiktillväxten.

Miljöfrågorna har alltmer ökat i betydelse och kommer under 1990-talet att vara en väsentlig förutsättning för trafikpolitiken. Att åstadkomma en god miljö är ett viktigt delmål för vägpolitiken. Ett väl utbyggt vägnät där miljöfrågorna beaktas på ett tidigt stadium har därvid stor betydelse.

Även trafiksäkerheten måste förbättras som ett viktigt led i vägpolitiken. Bra vägar är ett verksamt sätt att begränsa antalet olyckor i trafiken.

Vägnätet skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande. Ett väl fungerande övergripande vägnät skapar förutsättningar för att med vägpolitiken bidra till den regionala utvecklingen och till en aktiv näringslivspolitik.

Föredraganden betonar också vikten av att stärka det regionala inflytan-

det i vägplaneringen. Därmed skapas bättre möjligheter att utnyttja vägplaneringen som ett instrument för regional utveckling och förnyelse. Ett grundläggande delmål i vägpolitiken är att säkerställa en tillfredsställande standard även på det lågtrafikerade vägnätet.

Utskottet lämnar utan erinran vad föredraganden anfört om de vägpolitiska målen.

3 Åkerifrågor

I den trafikpolitiska propositionen lämnas en redogörelse för *åkeribranschens utveckling och struktur*.

Branschen har goda förutsättningar att tillgodose näringslivets behov av effektiva lastbilstransporter under 1990-talet. Nya krav på transporter leder sannolikt till ökad specialisering och prisdifferentiering, intensivare samarbete med transportköparna samt till ytterligare rationaliseringar när det gäller terminalstrukturen.

Rationaliseringar i terminalstrukturen kan bedömas ge fortsatta samordningsvinster hos transportförmedlingsföretagen men får då också avvägas med hänsyn till önskvärdheten av att kunna trygga en tillfredsställande transportförsörjning i hela landet.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att det finns anledning att noga följa utvecklingen på området. Även i övrigt har utskottet inte någon erinran mot vad som i propositionen sägs om åkeribranschen. Utskottet vill därutöver hänvisa till vad utskottet anfört i sitt betänkande TU 1987/88:19 om det ändamålsenliga i en utveckling av kombitrafiken.

I den trafikpolitiska propositionen tar föredraganden också upp frågan om *höjning av tillåtna fordonsvikter*.

Utskottet vill här erinra om vad utskottet framhöll (TU 1986/87:19) med anledning av förslaget i regeringens budgetproposition 1987 om särskilda bärighetshöjande åtgärder. Utskottet betonade att vägstandarden har stor betydelse för näringslivets transporter. Utskottet ansåg det vidare angeläget att så långt möjligt anpassa det svenska vägnätet till den standard som gäller för EG. En sådan anpassning skulle vara av stor betydelse för svenskt näringsliv och då inte minst för skogsindustrin. Vidare framhöll utskottet att mer än 4 miljarder kronor kommer att investeras i skogslänen under en tioårsperiod, vilket kommer att stärka skogsbrukets konkurrenskraft och bidra till gynnsamma förutsättningar för hela näringslivet i dessa län. Utskottet såg denna satsning på skogslänen som regionalpolitiskt värdefull.

Utskottet vill nu tillägga att de förbättrade förutsättningarna för skogslänen och näringslivet uppnås först när de tillåtna fordonsvikterna höjs. Föredraganden bedömer att riksvägarna och de primära länsvägarna samt betydande delar av det övriga vägnätet i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län bör kunna upplåtas för lastbilstrafik med 10 tons axel- och 16 tons boggitryck samt 56 tons bruttovikt fr. o. m. den 1 april 1990.

Omkring år 1995 bör på nämnda vägnät den maximalt tillåtna bruttovikten kunna höjas till 60 ton samt det tillåtna boggitrycket till 18 ton.

Utskottet har inte någon erinran mot vad föredraganden anfört om höjning av tillåtna fordonsvikter.

Utskottet återkommer senare i avsnitt 7.11 till motioner med anledning av vad som i den trafikpolitiska propositionen föreslås under anslaget B9. Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

I avsnittet anmäls också att föredraganden har för avsikt att föreslå regeringen att avlämna en proposition till riksdagen med ett *förslag till ändring i lagen om överlastavgift*.

Detta tillkännagivande föranleder inte något uttalande från utskottets sida.

4 Vinterväghållning

I den trafikpolitiska propositionen tar föredraganden också upp frågan om dubbdäcksanvändning. Det anges att han har för avsikt att återkomma till regeringen med förslag till riktlinjer för trafiksäkerhetsverkets fortsatta arbete i denna fråga.

Den bedömningen görs att användningstiden för dubbade däck bör begränsas till perioden 1 november–31 mars. Dubbdäcksförbud för tunga fordon bör införas. De tekniska kraven på dubbdäck och dubbar för personbilar bör skärpas.

Bestämmelserna för dubbdäck och dubbar bör vidare så långt möjligt samordnas med motsvarande bestämmelser i övriga nordiska länder.

I motion T65 (fp) yrkande 7 reses invändningar mot förslaget om att *dubbdäcksanvändning* skall vara tillåten endast under perioden 1 november–31 mars. I stället begärs en ökad flexibilitet vid fastställandet av datumgränserna exempelvis för de norrländska vägarna. I motion T95 (c) yrkande 12 tillstyrks förslaget att användningen av dubbade däck bör begränsas till 1 november–31 mars. Motionären menar dock att det i Norrlandslänen skall vara tillåtet att använda dubbdäck under en längre tid, nämligen perioden 1 oktober–30 april.

Användningen av dubbade däck har under senare år ökat kraftigt. Framför allt gäller detta i landets mellersta och södra delar. Under en normalvinter är vägbanorna i dessa delar av landet dock till stor del fria från is och snö. Den ökade dubbdäcksanvändningen har därför medfört ett markant ökat beläggningsslitage. Merkostnaderna för dubbdäcksslitaget har beräknats till omkring 400 milj.kr. per år.

Utskottet kan för sin del konstatera att det ökade vägslitaget är ett allvarligt problem som dock får vägas mot den bättre trafiksäkerhet som en användning av dubbdäck vid vinterväglag medför. Om det däremot är fråga om vägbanor som normalt är fria från is och snö medför dubbdäcksanvändningen nackdelar även från trafiksäkerhetssynpunkt.

Utskottet finner det därför befogat med en begränsning av perioden under vilken användning av dubbdäck är tillåten. I likhet med vad som nu gäller enligt trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1985:3) bör dock en viss flexibilitet i tillämpningen av dubbdäcksförbudet vara möjlig, exempel-

vis då vinterväglag råder eller kan förutses.

Med hänvisning till det anförda lämnar utskottet utan erinran vad föredraganden anfört om dubbdäck. Någon riksdagens åtgärd med anledning av de båda motionsyrkandena är inte erforderlig. De bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Föredraganden tar också upp frågan om saltningen av vägarna och framhåller att vintervägh̊allning med salt bör där så är möjligt ersättas med andra metoder.

I motion T308 (fp) yrkas att *användningen av salt på vägarna* skall kraftigt minskas. Motiven härför är den miljöförstöring och de rostskador på bilarna som saltningen medför. Det hänvisas också till de försök med saltfria vägar som genomförts och som angetts leda till ökat antal olyckor i trafiken.

Ett långsiktigt forsknings- och utvecklingsprojekt pågår sedan ett antal år tillbaka i syfte att utveckla nya metoder och tekniker för vintervägh̊allningen som helt eller delvis kan ersätta salt. Arbetet är uppdelat på tre huvudområden, nämligen utökning av det saltfria vägnätet, utveckling av nya halkbekämpningsmetoder som medför minskad användning av salt samt utveckling av nya strategier för halkbekämpning. Projektarbetet sker i samarbete mellan vägverket, Svenska kommunförbundet och VTI.

I likhet med föredraganden finner utskottet det angeläget att det utvecklas alternativ till vintervägh̊allning med salt. Saltningen av vägarna bör på sikt minskas, men detta får inte ske på ett sådant sätt att trafiksäkerheten äventyras. Det är i sammanhanget viktigt att det bedrivs projekt i skilda delar av landet under varierande förhållanden och med olikartad uppläggning. Resultaten av dessa projekt bör enligt utskottets mening avvaktas.

Av det anförda följer att utskottet inte har något att erinra mot vad som sägs i propositionen i denna fråga. Motionen avstyrks följaktligen.

5 Teknikutveckling

Föredraganden framhåller att vägverket bör ha ett samlat ansvar för *teknikutvecklingen* inom vägh̊allningen. Resurser måste avsättas för att utveckla vägh̊allningen inför 1990-talet.

Goda vägförhållanden och ett effektivt vägtransportsystem är enligt propositionen avgörande förutsättningar för samhällets och näringslivets fortsatta utveckling. För att person- och godstransporterna på väg skall kunna effektiviseras och nackdelarna med vägtrafiken begränsas krävs kontinuerligt nya idéer, förbättrad kunskap samt nya och förbättrade metoder. Detta kan erhållas genom forskning och teknikutveckling.

Det kan också konstateras att intresset för svensk teknik på vägh̊allningsområdet under senare år har ökat utomlands. Den tekniska utvecklingen internationellt och Sveriges förmåga att kunna delta är av stor betydelse vad gäller förutsättningarna för en fortsatt effektiv vägh̊allning i Sverige. En fortsatt teknikutveckling är angelägen och den måste bedrivas på ett sådant sätt att det samlade vägh̊allningsbehovet kan tillgodoses. I detta arbete är även VTI en värdefull resurs.

Utskottet har inte något att erinra mot vad föredragande anför om teknikutveckling.

Förslagen i propositionen beträffande *den framtida väghållningen* innebär att staten, genom vägverket, skall liksom nu vara väghållare för de allmänna vägarna på landsbygden. I större tätorter skall staten, genom vägverket, ha ansvaret för de övergripande allmänna vägarna (främst riksvägar och primära länsvägar).

Vidare föreslås att kommunerna skall ges ett ökat ansvar för väghållningen i de större tätorterna. Ytterligare omkring 80 kommuner skall förordnas till väghållare enligt väglagen (1971:948).

Det är enligt föredraganden viktigt att få till stånd en klarare avgränsning mellan statens och kommunernas ansvar för gator och vägar. Eftersom staten, genom vägverket, får huvudansvaret för ett riksomfattande övergripande statligt vägnät kommer bättre förutsättningar att finnas att få en enhetlig standard i hela landet vad gäller framkomlighet och säkerhet. Med det utökade statliga ansvaret för det övergripande vägnätet i tätorterna kan vägverket koncentrera sitt intresse till de vägar som är av riksintresse.

Vidare kan med en sådan ordning den orättvisa kostnadsfördelning som i dag föreligger mellan kommuner som är väghållare enligt väglagen och övriga kommuner i stor utsträckning minskas. Investeringsåtgärderna på det övergripande vägnätet kommer att inordnas i de statliga investeringsplanerna för byggande av riksvägar och länsvägar. Den nuvarande ordningen innebär att vissa kommuner får en betydande del av väghållningen betald av staten, medan andra kommuner själva får betala en stor del av motsvarande väghållning. Denna orättvisa bör rättas till så att skillnaderna mellan olika kommuner så långt möjligt utjämnas. De kommuner som i dag inte är väghållare enligt väglagen bör därför i större utsträckning bli väghållare för sina tätortsvägar. Detta medför en klarare ansvarsfördelning i tätortsväghållningen. Vidare kan den statliga och de kommunala väghållningsorganisationerna utnyttjas effektivare.

Ändringarna föreslås träda i kraft senast den 31 december 1990.

Utskottet tillstyrker de av föredraganden förordade riktlinjerna för den framtida väghållningen.

I motion T341 (fp) begärs *en översyn av lagen om enskilda vägar*. Det hänvisas bl. a. till att medlemmar i en vägförening, bildad enligt nämnda lag, har mycket varierande nytta av de vägar till vars administration och underhåll de alla har samma principiella skyldighet att bidra ekonomiskt.

Ansvaret för de enskilda vägarna åvilar i princip ägarna till de fastigheter som har nytta av vägarna. Kommunerna har emellertid i stor utsträckning engagerat sig såväl ekonomiskt som rent praktiskt i den enskilda väghållningen. Denna väghållning finansieras i stor utsträckning via kommunalskatten. Det lämnas också statliga bidrag till enskild väghållning.

Under senare tid har endast ett tiotal vägföreningar per år nybildats. I stället regleras gemensamhetsanläggningar till vilka även enskild väghållning kan höra genom anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter.

I 1986 års väghållningsutredning föreslogs att en överföring av vissa bestämmelser i lagen (1939:608) om enskilda vägar till ovannämnda lagar

borde ske. Vid remissbehandlingen avstyrkte Svenska kommunförbundet förslaget och framhöll behovet av en utredning med uppgift att se över den samlade lagstiftningen om fastighetssamverkan. Med hänvisning till vad kommunförbundet anfört finner föredraganden att frågan behöver beredas ytterligare.

Utskottet kan konstatera att lagstiftningen om fastighetssamverkan – dit även lagen om enskilda vägar hör – har varit föremål för ett omfattande utredningsarbete. I den fortsatta beredning av lagstiftningsfrågorna som av föredraganden föreslås nu äga rum skall även lagen om enskilda vägar behandlas. Med hänvisning härtill finner utskottet att det önskemål om översyn av nämnda lag som i motion T341 (fp) förs fram i allt väsentligt blir tillgodosett. Motionen bör därför lämnas utan särskild åtgärd.

7 Anslags- och bidragsfrågor

7.1 Ämbetsverksuppgifter m.m.

Föredraganden beräknar i budgetpropositionen kostnaderna för år 1989 till 10,7 milj.kr. för ämbetsverksuppgifter med en ungefärlig fördelning på följande sätt.

Central administration	2 200 000
Översiktlig vägplanering	4 050 000
Fastställande av arbetsplaner	1 000 000
Järnvägsarbeten m. m.	750 000
Internrevision	2 700 000
	10 700 000

Utskottet tillstyrker föredragandens förslag till medelsberäkning.

7.2 Drift av statliga vägar

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för drift av statliga vägar samt investeringsutgifter för vägverkets anläggningstillgångar och avses betalas vägverkets räntekostnader för kredit i riksgäldskontoret för inköp av omsättningstillgångar.

Föredraganden beräknar en kostnadsram för den statliga driftverksamheten år 1989 till 4 675 milj.kr. För anskaffning av anläggningstillgångar föreslås under anslaget 250 milj.kr. Förslaget innebär sammanlagt en ökning av anslaget för nästa budgetår med 381,24 milj.kr. till totalt 4 925 milj.kr.

Föredraganden anmäler vidare att han nästa år har för avsikt att återkomma till regeringen med förslag innebärande att regeringen hos riksdagen begär en ytterligare höjning av anslaget med realt 160 milj.kr.

I motion T35 (c) yrkande 1 krävs att riksdagen beslutar att vägnätet i Jämtlands län för budgetåret 1988/89 tillförs ett extra anslag om 50 milj.kr. för underhåll och upprustningsåtgärder. Ett sådant belopp behövs om länets

vägnät skall kunna på tio års sikt få en med riksgenomsnittet jämförlig standard.

Enligt motion T301 (c) yrkande 2 behöver grusvägnätet i Västerbottens län förstärkas och i ökad utsträckning beläggas. Redan för budgetåret 1988/89 bör 100 milj.kr. avsättas för detta ändamål.

I motion T29 (s) yrkande 2 påtalas att landsbygdsvägarna i Värmlands län behöver få medel för förstärkta drift- och underhållsåtgärder. En tredjedel av de allmänna vägarna i länet är grusvägar, varav en del är hårt trafikerade. Nuvarande budget medger att endast ett fåtal kilometer grusväg per år kan förses med beläggning. Under drygt två månader varje vår måste vidare ca 170 mil allmänna vägar i länet stängas av för tung trafik därför att bärigheten i tjällossningstid är otillräcklig på grund av avsaknad av en riktig vägbana och ordentliga diken. Det är därför angeläget att grusvägnätet i länet kan beläggas i samma takt som under början av 1980-talet, dvs. med ca 30–50 kilometer per år.

I motion T317 (c) begärs att vägverket får i uppdrag att planera och genomföra förstärkning av det gotländska vägnätet. Det framhålls bl. a. att den ökade satsningen på drift av statliga vägar bör även komma Gotlands vägnät till del.

När det gäller anslaget till drift av statliga vägar finner utskottet det angeläget att öka insatserna. För låg investeringsnivå och otillräckligt underhåll har medfört att vägstandarden i vissa avseenden blivit undermålig. Detta gäller inte minst de mindre vägarna i skogslänen.

Utskottet ser därför positivt på den höjning av anslaget B2. Drift av statliga vägar som föreslås i den trafikpolitiska propositionen. Härmed ökas möjligheterna att över hela landet vidta åtgärder mot det eftersläpande underhållet.

Utskottet är däremot inte berett att uttala sig till förmån för något särskilt län. Behovet av driftåtgärder bör avgöras på regional och lokal nivå mot bakgrund av trafikmängder och de olika vägarnas tillstånd.

En stor del av de insatser som anges i den trafikpolitiska propositionen avser åtgärder på vägar i skogslänen. Dessa ökade satsningar möjliggörs genom höjningen av bensinskatten som riksdagen tidigare beslutat om (prop. 1987/88:50 bil. 2, SkU 21, rskr. 131). Utskottet vill understryka att det är väsentligt att vägverket i sina prioriteringar beaktar nödvändigheten av en satsning på vägar i skogslänen i enlighet med vad som föreslås i propositionen. Därmed får insatserna också en inriktning som förbättrar effekten av det redan påbörjade investeringsprogrammet för bärighetshöjande åtgärder. De ökade driftsinsatserna får härigenom också en positiv regionalpolitisk inriktning.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att det är väsentligt med insatser i skogslänen både av driftskaraktär och för bärighetsupprustning. Utskottet är inte berett att förorda en prioritering av några särskilda regioner bland skogslänen, på det sätt som föreslås i flera motioner.

Utskottet som anser att en ökning av vägverkets resurser för vägunderhåll är angelägen tillstyrker förslaget till medelsanvisning. Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena avstyrks.

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

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

Beträffande *jämkning av kostnadsramarna* bör det också ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under år 1988 resp. år 1989 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år.

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

Utskottet tillstyrker också att vägverket får träffa *hyresköpavtal* och långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 90 milj.kr.

Utskottet delar också föredragandens bedömning att de tekniska möjligheterna till *övervakning av hastighetsbestämmelserna* behöver förbättras. För detta behövs ny utrustning för kontroll av hastigheter. Utskottet tillstyrker att 5 milj.kr. av anslaget får användas för anskaffning av utrustning – som polisen får tillgång till – för hastighetsövervakning.

Vidare tillstyrker utskottet att vid ändringar i väghållningsansvaret anslaget för drift av statliga vägar får användas för att under en övergångsperiod kunna lämna ett *tilläggsbidrag* till drift av vägar och gator till sådana kommuner som blir egna väghållare. Med en sådan ordning kan man undvika att de kommuner som redan är väghållare får minskade driftbidrag.

I motion T22 (c) yrkande 8 begärs att riksdagen beslutar att *Blåviksfärjan* mellan Torpön och fastlandet ej får dras in.

Torpön, som är belägen i sjön Sommen, har under sommarhalvåret färjeförbindelse åt nordväst mot fastlandet. Under perioden 1 november–31 mars är färjeleden helt stängd. Torpön har broförbindelse österut mot fastlandet och därigenom fast vägförbindelse till sitt kommuncentrum.

Vägförvaltningen i Östergötlands län har väckt frågan om indragning av Blåviksfärjan. Bakgrunden är ett uppdrag från regeringen från år 1980 till vägverket. Vägverket uppmanades att utreda vilka färjeleder som inte längre kunde anses behövas för det allmänna och där en indragning skulle medföra endast ringa olägenhet för bygden. Enligt uppgift från vägverket uppgår antalet med Blåviksfärjan överskeppade fordon under april, september och oktober till cirka tio per dag.

Länsstyrelsen har avstyrkt indragning. För närvarande bereds ärendet hos vägverket. Om vägverket anser att färjan bör dras in måste frågan avgöras av regeringen, eftersom länsstyrelsen och vägverket i så fall har olika uppfattning.

Utskottet är liksom under föregående år i denna fråga inte berett att förorda att gällande beslutsordning frångås och avstyrker därför motions-

yrkandet. Utskottet vill i sammanhanget erinra om sitt ställningstagande i betänkandet TU 1980/81:6 att indragning av färjeförbindelser endast bör ske i de fall detta uppenbarligen medför ringa olägenhet för bygden.

I motion T212 (m) krävs åtgärder för att komma till rätta med antalet *bildödade renar i Norrbottens län*. Det anges att antalet bildödade renar i länet uppgår till ca 1 700 per år och att antalet stiger år från år. Detta medför stora förluster för både renägarna och samhället.

Utskottet finner i likhet med motionären det angeläget att antalet trafikolyckor med renar utefter vägarna minskas så långt möjligt. Åtgärder med en sådan inriktning bör dock enligt utskottets mening övervägas av berörda vägmyndigheter. Därvid måste dessa åtgärder vägas mot andra insatser inte minst inom trafiksäkerhetsområdet.

Utskottet har erfarit att frågan är under beredning i trafiksäkerhetsverkets samordningsgrupp för trafiksäkerhet i Norrbottens län. Arbetet är bl. a. inriktat mot informationsåtgärder. En broschyr skall tas fram med information om samernas speciella problem, om vilka vägar som går genom betesområden, om renflyttningar samt om bevakning av renhjordar.

Utskottet vill också erinra om att det längs vägarna finns viltstängsel som finansierats med hjälp av sysselsättningsmedel. Denna möjlighet bör självfallet även utnyttjas fortsättningsvis. Detta är emellertid en sak för i första hand arbetsmarknadsmyndigheterna och vägverket att avgöra. Utskottet som förutsätter att vägverket och trafiksäkerhetsverket även fortsättningsvis noga följer denna fråga är inte berett att föreslå att särskilda medel anvisas för viltstängsel eller att riksdagen skall föreskriva att stängsel skall uppsättas på viss sträcka. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motion T303 (fp) yrkas att vägverket åläggs *skyldighet att varna vägfarande i samband med beläggningsarbeten*. Enligt motionärerna synes vägverket inte ha någon skyldighet att sätta upp skyltar vid asfalteringsarbeten, som varnar för att vägbanan kan vara hal.

Ett vägarbete innebär nästan alltid att trafikanterna utsätts för störning och ibland också för viss fara. Genom uppsättande av varningsmärken kan väghållaren för trafikanterna ange förhållanden som upplyser om detta. Sådana märken skall vara utförda och användas i enlighet med bestämmelserna i vägmärkesförordningen och trafiksäkerhetsverkets och vägverkets föreskrifter på området.

I vägverkets föreskrifter om utmärkning av beläggningsarbeten (vägverkets författningssamling 1984:1) finns särskilda bestämmelser om åtgärder vid risk för halka efter ytbehandling eller indränkning av väg. Enligt 35 § i dessa föreskrifter anges att vid sådan risk skall trafiken varnas med varningsmärket "slirig körbana" på det sätt som föreskrivs i vägmärkesförordningen. I denna förordning anges också på vilket avstånd före den plats där faran finns som märket skall sättas upp. I vägverkets föreskrifter preciseras på vad sätt märkena skall upprepas.

Utskottet kan således konstatera att det finns bestämmelser för hur trafikanterna skall varnas i samband med asfalteringsarbeten. Utskottet förutsätter att varningsmärket också kommer till användning på föreskrivet sätt. Utskottet finner inte att några särskilda åtgärder är påkallade från riksdagens sida och avstyrker följaktligen motionen.

I motion T311 (s) begärs att vägverket vid *instängsling av väg* ordnar passager med täta mellanrum, så att svenska folkets urgamla rätt att ströva fritt i markerna inte kringskärs. Motionären anför att det borde gå att förena vägverkets strävan att minska antalet viltolyckor med önskemålet att inte spärra av alltför stora delar av naturen. Detta kan ske genom att man har tätare grindöppningar i vägstängslen än som nu är fallet. I de fall man inte anser grindar vara tillförlitliga att hålla viltet borta från vägarna bör särskilda över- eller undergångar byggas.

Antalet trafikolyckor med vilt ökade mycket kraftigt under hela 1970-talet. En mängd åtgärder vidtogs för att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet har erfarit att de åtgärder som visade sig vara verksammast var uppsättning av viltstängsel och avskjutning av viltstammen. Uppsättning av viltstängsel är en dyr åtgärd och sker därför normalt endast utefter de vägar som har mycket trafik och där viltfaran är stor. Det ligger i sakens natur att möjligheterna att från dessa vägar komma ut i naturen begränsas när viltstängsel sätts upp. Detta får då vägas mot den högre trafiksäkerheten. Vid uppsättning av viltstängsel konsulterar vägmyndigheterna normalt olika jaktvärdsintressenter samt markägarna i syfte att bl. a. ordna grindöppningar eller andra passager.

Utskottet delar motionärens uppfattning att passager bör ordnas utefter längre sträckor med viltstängsel i större utsträckning än vad som i dag oftast sker för att tillgodose även trafikanternas behov. Utskottet förutsätter också att detta kommer att ske. Motionen påkallar därför inte något initiativ från utskottets sida, varför den avstyrks.

I motion T319 (fp) begärs att vägverket får i uppdrag att undersöka och utprova *användning av dolomit* som inslag i asfalt för att få ljusare vägbanor.

Olika beläggningars förmåga att reflektera ljus har varit föremål för omfattande studier. Mörka beläggningar och ljusa markeringar ger ofta en bra kontrastverkan och är således från trafiksäkerhetssynpunkt lämpliga i vissa situationer. I andra situationer kan ljusa beläggningar vara bättre från trafiksäkerhetssynpunkt. Ett mycket omfattande utvecklingsarbete med nya beläggningar och nya material pågår förutom inom vägverket även på statens väg- och trafikinstitut. I detta arbete ingår även studier av olika beläggningars förmåga att reflektera ljus.

Av det anförda följer att något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt. Motionen bör därför lämnas utan särskild åtgärd.

7.3 Sammanhållen investeringsplanering

I den trafikpolitiska propositionen stryks under att ansvaret för planeringen och prioriteringen av vägbyggandet bör ske decentraliserat. Fördelningen av investeringsmedel mellan olika delar av landet och vägkategorier bör liksom hittills ske på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt. Riksdagen uttalade vid bl. a. behandlingen av 1988 års väganslag (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 19, rskr. 235) att det är av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala insatserna i samverkan med vägverket uppställt. För

att de framtida kraven på en effektiv och rättvis vägpolitik skall kunna mötas är det viktigt att ansvaret för väghållningen är lämpligt avgränsat. Staten bör därvid ha ett avgörande ansvar för den övergripande vägplaneringen, medan kommunerna och trafikhuvudmännen bör svara för lokala och i viss mån även regionala bedömningar.

Medel för byggande av statliga vägar anvisas för närvarande över ett anslag. Vissa delar av det övergripande vägnätet ingår emellertid i vissa större kommuneras väghållningsområden. Staten bidrar till byggande av statskommunvägar genom ett särskilt anslag härför. Med hänsyn till de förslag om principiella ändringar i väghållningsansvaret som anges i propositionen och som utskottet ansluter sig till skapas bättre förutsättningar för att de övergripande allmänna vägarna kan prioriteras i särskild ordning. Därvid bör det nuvarande systemet med en särskild plan för byggande av riksvägar kunna behållas och utvecklas till att även omfatta sådana riksvägar som är statskommunvägar.

Utskottet bedömer att en sådan övergripande planering av riksvägnätet kan bidra till att viktiga mål för vägpolitiken kan uppnås såsom bättre regional balans och ett effektivt resursutnyttjande. Utskottet tillstyrker en sådan planeringsinriktning, liksom också att den utvecklade riksvägnätplanen kompletteras med länsvisa planer för investeringar i länsvägar. Till skillnad från nuvarande ordning bör därmed medel för investeringar i länsvägar resp. riksvägar anvisas på skilda anslag. Därmed får man en klarare avgränsning mellan regionala och övergripande investeringar. Utskottet återkommer i avsnitt 7.5 till den närmare användningen av anslaget för byggande av länstrafikanläggningar.

7.4 Byggande av riksvägar

Medel för byggande av statliga vägar har hittills anvisats samordnat via ett anslag som avser såväl riksvägar som länsvägar. Föredraganden föreslår att det inrättas ett särskilt anslag för byggande av riksvägar. Från anslaget avses betalas byggande av dels sådana riksvägar som ingår i det hittillsvarande statliga vägnätet, dels sådana riksvägar som hittills ingått bland statskommunvägarna.

Vad sedan gäller medelsbehovet framhålls i den trafikpolitiska propositionen att investeringarna i vägnätet måste öka för att förbättra miljön och trafiksäkerheten. Trafik- och miljösituationen är på många platser sådan att åtgärder bör vidtas. Framför allt är det situationen i storstadsområdena och i vissa andra större tätorter som är oroande. Det konstateras också att hittillsvarande nivå på investeringar i förbifarter inte är tillräcklig. För att möjliggöra tidigareläggning av i riksvägsplanen ingående angelägna förbifartsobjekt föreslås anslaget för budgetåret 1988/89 höjas med omkring 180 milj.kr. utöver i planerna ingående byggande av riksvägar år 1989. Vid tidigareläggningen bör enligt föredraganden de berörda förbifarternas prioriteringar i riksvägsplanen beaktas. För budgetåret 1988/89 föreslås sammanlagt 1 222 milj.kr. anvisas till byggande av riksvägar. Föredraganden anmäler att han nästa år har för avsikt att återkomma till regeringen med förslag innebärande att regeringen hos riksdagen begär en ytterligare höjning av anslaget med realt 33 milj.kr.

Utskottet instämmer i föredragandens bedömning att investeringarna i riksvägnätet bör öka, bl. a. för att höja trafiksäkerheten och förbättra miljön. Det gäller också att underlätta näringslivets transporter, inte minst i skogslänen, och att över huvud taget förbättra framkomligheten.

Utskottet tillstyrker för sin del den föreslagna medelsanvisningen liksom också vad som sägs om riktlinjer för investeringsplaneringen och investeringsverksamheten för byggande av riksvägar.

En möjlighet som enligt utskottets mening bör utnyttjas för att minska problemen med försämrad trafiksäkerhet och miljö är att bygga förbifarter kring större tätorter. Utskottet delar föredragandens uppfattning att sådana investeringar bör tidigareläggas. Den höjning av anslagsnivån som föreslås och som utskottet alltså tillstyrker möjliggör ett sådant ökat byggande av förbifarter.

Utskottet kommer senare i detta betänkande att också behandla förslag om avgiftsfinansiering av bl. a. sådana investeringar, liksom också att anslaget för länstrafikanläggningar skall kunna användas för att tidigarelägga ett antal från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt angelägna förbifarter.

Beträffande *dispositionen av utgående reservationer* tillstyrker utskottet föredragandens förslag att regeringen får besluta om till vilka nya anslag den behållning som vid utgången av budgetåret 1987/88 kan finnas kvar på anslagen Byggande av statliga vägar och Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator skall föras.

Utskottet har heller ingen erinran mot att *en överföring av medel för byggande av riksvägar* får ske mellan åren 1988 och 1989. Det bör sålunda ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under andra halvåret 1988 ta i anspråk behövliga medel av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1989.

I sex olika motioner tas upp yrkanden om att i vägbyggandet prioritera förbifarter. Det gäller motionerna T29 (s) och T72 (vpk) där behovet av förbifarter belägna i Värmlands län behandlas, T56 (fp) och T314 (s) där det yrkas på ett byggande av förbifarter i Vaggeryd och Gislaved samt T345 (m) där behovet av en nybyggnad av förbifarten i Vadstena på riksväg 50 tas upp.

I motion T346 (m) anförs beträffande behovet av bättre vägar i Stockholmsområdet att miljöskonande kringfartsleder bör prioriteras.

Med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som gäller för vägbyggandet finner utskottet – nu liksom tidigare – det olämpligt att riksdagen tar ställning till de enskilda objekten i någon särskild landsdel. Utskottet vill dock rent allmänt uttala att möjligheterna till ett byggande av förbifarter bör kunna öka genom anslagshöjningen och genom i propositionen i övrigt föreslagna möjligheter till finansiering.

Med hänvisning till att de av motionärerna aktualiserade vägbyggnadsobjekten enligt utskottets mening bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks här berörda motionsyrkanden. Det gäller motionerna T29 (s) yrkande 1 om *förbifarter i Värmlands län*, T72 (vpk) yrkande 1 om *ett vägpaket till Värmlands län*, T56 (fp) och T314 (s) som båda handlar om *förbifarter vid Gislaved och Vaggeryd*, T345 (m)

om *förbifarten vid Vadstena* samt motion T346 (m) yrkande 4 om *kringfartsleder i Stockholmsområdet*.

I motion T322 (c) begärs en förnyad prövning av *motorvägssträckningen genom Ljungskile*. Det anförs bl. a. att nya argument kan föras fram för en förnyad utredning.

Även i motion T331 (vpk) yrkande 1 tas frågan om motorvägssträckningen upp. Det begärs att byggandet avbryts omgående. En hänvisning görs bl. a. till "trädkramarna" som vill ha ett systemskifte i trafikpolitiken.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget att bygga en motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla. Utskottet tillstyrkte i sitt betänkande TU 1986/87:19 att väg E6 i en första etapp byggs ut som motorväg fram till Ljungskile och föreslog också en medelsanvisning som riksdagen godkände (rskr. 235).

En arbetsplan för ombyggnad av väg E6 på delen Stenungsund–Uddevalla har den 27 november 1986 fastställts av vägverket i en sträckning genom Ljungskile. Länsstyrelsen förordade den sträckning som vägverket fastställt. Regeringen har avslagit överklagandena av vägverkets beslut och arbetsplanen har därmed vunnit laga kraft. Byggandet av vägen påbörjades hösten 1987. Enligt vad utskottet erfarit har i det arbete som föregått arbetsplanen inte mindre än 120 mil väg utretts, dvs. 30 gånger den vägsträcka som fastställts. Det innebär att ett stort antal alternativ prövats.

Vägplaneringen är decentraliserad. Ärendet har prövats enligt den ordning som gäller. Utskottet, som inte anser skäl föreligga att frångå gällande beslutsordning, avstyrker motionerna T322 (c) och T331 (vpk) yrkande 1 i denna del.

Beträffande *finansieringen av utbyggnaden av väg E6 på sträckan Stenungsund–Ljungskile* tar föredraganden upp frågan om användningen av anslaget för byggande av riksvägar för att täcka kapitalkostnader för utbyggnaden av nämnda vägsträcka.

Bakgrunden härtill är att riksdagen beslutade den 13 maj 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 19, rskr. 235) bl. a. att godkänna att en kredit inrättas i riksgäldskontoret för finansieringen av utbyggnaden av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile och att kapitalkostnaden år 1987 får belasta anslaget. Regeringen har den 29 oktober 1987 hemställt att riksgäldskontoret inrättar nämnda kredit. Utbyggnaden av väg E6 mellan Stenungsund och Ljungskile har nu påbörjats. Kapitalkostnaden för krediten har för år 1988 beräknats till omkring 30 milj.kr. Denna kostnad bör enligt föredraganden få belasta anslaget under år 1989.

Utskottet tillstyrker vad föredraganden anför om finansieringen av utbyggnaden av väg E6 på sträckan Stenungsund–Ljungskile.

7.5 Investeringar i länstrafikanläggningar

Propositionens huvudsakliga innehåll

I den trafikpolitiska propositionen föreslås att ett särskilt anslag för Byggande av länstrafikanläggningar skall inrättas. Anslaget skall omfatta medel till byggande av statliga länsvägar, investeringar i länsjärnvägar samt bidrag till

byggande av sådana statskommunvägar som inte är riksvägar samt vissa kollektivtrafikanläggningar. Beträffande det sistnämnda slaget av investeringar skall liksom nu hållplatser och andra trafikantanläggningar vara bidragsberättigade. Vad nu sagts innebär att även investeringar i lokal och regional kollektivtrafik på stomjärnvägarna, där det finns ett långsiktigt avtal mellan trafikhuvudmannen och SJ, skall vara bidragsberättigade. En utökning av det slag av objekt inom kollektivtrafiken som kan vara bidragsberättigade föreslås också.

Anslagsnivån för stöd till investeringar i länstrafikanläggningar föreslås bli höjd med 300 milj.kr. Det innebär att för budgetåret 1988/89 bör enligt föredraganden 650 milj.kr. anvisas. Föredraganden anmäler att han har för avsikt att nästa år återkomma till regeringen med förslag innebärande att regeringen hos riksdagen begär en ytterligare höjning av anslaget med 320 milj.kr. till 970 milj.kr., vilket är det belopp som har överenskommits mellan staten, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen.

Det betonas att med inrättandet av ett särskilt anslag för investeringar i länstrafikanläggningar skapas ökade förutsättningar för en samordnad utveckling av infrastrukturen i länet.

För investeringar i länstrafikanläggningar skall – på samma sätt som nu sker för länsvägplanerna – särskilda tioåriga planer upprättas. Arbetet med att upprätta dessa planer skall samordnas av vägverket. Prioritering och avvägning mellan olika investeringsobjekt skall göras av länsstyrelsen som fastställer planen. Om vägverket och en länsstyrelse inte är överens om innehållet i planen, skall regeringen besluta i fråga om fastställelsen.

Utskottets överväganden

I ett flertal motioner reses invändningar mot vad föredraganden anför beträffande *riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar*.

I motion T46 (fp) yrkande 3 anförs att riksdagen bör besluta att det inte inrättas ett gemensamt anslag för länsvägarna, länsjärnvägarna m.m.

Samma begäran återfinns i motion T48 (c) yrkande 15, där regeringens förslag avvisas om att det skall vara möjligt att omfördela investeringsmedel mellan järnvägs- och vägsatsningar inom det framtida länstrafikanslaget. I samma motion, yrkande 29, redovisas förslag till en detaljerad uppdelning av anslaget på olika delposter.

Enligt motion T48 (c) rör den inbördes fördelningen av dessa medel mycket centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att riksdagen tar ställning till huvudinriktningen genom att anslaget delas på specificerade delanslag, framför allt när det fr. o. m. nästa budgetår kommer att handla om att fördela insatserna mellan vägar och järnvägar.

Anslaget B4. Byggande av länstrafikanläggningar bör således enligt motionärernas mening fördelas på följande delposter:

1. Länsvägar	500 000 000 kr.
2. Statskommunvägar	100 000 000 kr.
3. Kollektivtrafikanläggningar	300 000 000 kr.
4. Miljövänliga trafikmedel	85 000 000 kr.
5. Cykelleder	20 000 000 kr.

För budgetåret 1989/90 bör enligt motionen Länsjärnvägar uppföras som en särskild delpost. Som ett övergående provisorium för budgetåret 1988/89 bör regeringen bemyndigas att använda medel ur delanslagen 1–3 för sådana länsjärnvägsinvesteringar som kan tänkas bli aktuella redan innan analys och planering av hela inventeringsbehovet har fullbordats. Anslaget bör således uppföras med sammanlagt 1 005 milj.kr.

I motion T48 (c) yrkande 29 föreslås alltså att anslaget för byggande av länstrafikanläggningar bör tillföras ytterligare 355 milj.kr. utöver de 650 milj.kr. som regeringen föreslår. Också i yrkande 22 hänvisas till en enligt motionärernas uppfattning erforderlig anslagshöjning, nämligen med 355 milj.kr. till länstrafikanläggningar för att möjliggöra ett program för beläggning av länsvägar. I motion T22 (c) yrkande 1 hänvisas till att anslaget till länsvägar bör höjas så att man når upp till 500 milj.kr. för att ge ökade medel till länsvägarna i Östergötlands län.

I motion T66 (vpk) yrkande 32 begärs att riksdagen till byggande av cykelvägar anvisar 20 milj.kr., utöver det belopp som föreslås i den trafikpolitiska propositionen, nämligen 20 milj.kr.

Enligt utskottets mening har den decentraliserade väghållningen betydande förtjänster. Erfarenheterna är så goda att utskottet finner det i hög grad lämpligt att även investeringar i länsjärnvägar bör prioriteras regionalt på samma sätt som i dag sker för kollektivtrafikanläggningar i övrigt och för länsvägar.

Samtidigt kan konstateras att investeringar i väganläggningar resp. kollektivtrafikanläggningar i viss mån är utbytbara. Det är därför lämpligt att lokala och regionala anläggningar för vägtrafik och kollektivtrafik kan prioriteras samordnat och på länsnivå. Den decentraliserade investeringsplaneringen bör således enligt utskottets mening samordnas på så sätt att samtliga dessa typer av investeringar fortsättningsvis prioriteras på länsnivå av länsstyrelserna. Då länsstyrelsens förtroendemannastyrelse utgörs av representanter från bl. a. landstinget och primärkommunerna säkerställs att avvägningen mellan olika transportsystem prövas i ett sammanhang.

Detta talar för att det inrättas ett gemensamt anslag för länstrafikanläggningar och med en inriktning av investeringsplaneringen och investeringsverksamheten på det sätt som föredraganden anger. Det innebär bl. a. att en enkel och obyråkratisk handläggningsordning bör eftersträvas.

När det gäller medelstilldelningen konstaterar utskottet att en av de största anslagshöjningar som föreslås i den trafikpolitiska propositionen avser Byggande av länstrafikanläggningar. För budgetåret 1988/89 föreslås en höjning med 300 milj.kr. Den överenskommelse som finns mellan staten, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen innebär, under förutsättning av riksdagens godkännande, att ytterligare 320 milj.kr. tillförs anslaget för därnäst kommande år så att anslaget når upp till 970 milj.kr. Även med beaktande av angelägenheten av att ytterligare kunna rusta upp såväl vägarna i länen som kollektivtrafiken finner utskottet det inte befogat med anslagshöjningar utöver vad som föreslås i den trafikpolitiska propositionen.

Enligt utskottets mening är det bl. a. av trafiksäkerhetsskäl angeläget att byggandet av cykelvägar påskyndas. Detta kan nu ske genom att de bidrag

som hittills utgått till bl. a. byggande av cykelvägar förstärks genom ett sammanförande till en särskild statsbidragsram som ryms inom anslaget för länstrafikanläggningar. Utskottet finner det lämpligt att bidraget kan lämnas från ett och samma anslag till såväl väghållande som icke väghållande kommuner. Utskottet finner också den angivna bidragsramen väl avvägd.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker såväl regeringens förslag till riktlinjer för investeringsplaneringen och investeringsverksamheten som förslaget till medelsanvisning med ett reservationsanslag av 650 milj.kr. Samtliga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

Beträffande *överföring av medel från anslaget Byggande av länstrafikanläggningar* tillstyrker utskottet att medel får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad som föreslås i den trafikpolitiska propositionen.

I motion T219 (c) yrkande 2 begärs att riksdagen av regeringen föreläggs ett tioårigt program för *förstärkning av grusvägar* inom länsvägnätet. Det hävdas att en omfördelning av resurserna måste äga rum med innebörd att omkring hälften av investeringsmedlen måste gå till länsvägarna.

I motion T301 (c) yrkande 1 krävs en planmässig förstärkning av grusvägnätet i Västerbottens län. Detta län behandlas också i motion T46 (fp) yrkande 4 med begäran att ytterligare 10 milj.kr. bör tilldelas länet för bl. a. länsvägar. I motion T75 (fp) yrkande 4 begärs att länsväganslaget i erforderlig utsträckning går till förbättringar av länsvägar i glesbygd. I motion T328 (c) yrkas att grusvägnätet i Gävleborgs län bör beläggas och att 25 milj.kr. bör tillföras länet för detta ändamål.

Utskottet vill erinra om den betydande anslagshöjning som utskottet tidigare förordat till förmån för Byggande av länstrafikanläggningar. Denna bör kunna innebära en kraftfull satsning på bl. a. länsvägnätet.

Det ankommer närmast på vägförvaltningarna att utarbeta länsvisa behovsinventeringar i den mån sådana inte redan finns, till ledning för länsstyrelsernas prioriteringar och avvägningar i samband med fastställandet av en tioårig plan. Denna decentraliserade beslutsprocess med anknytning till lokala och regionala behov finner utskottet lämplig. Utskottet avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

Även i motionerna T57 (fp) yrkande 3, T302 (c) och T323 (m) rörande *brobyggnader i Bohuslän* behandlas investeringsåtgärder som berör anslaget Byggande av länstrafikanläggningar. Det är ett stort antal förslag till brobyggnader som förs fram, varav huvuddelen av förslagen är koncentrerade till broförbindelser som berör Öckerö kommun. Vissa färjeförbindelser inom kommunen är nu kommunalt finansierade. I motion T57 (fp) framhålls att brobyggnader skulle kunna minska kommunens kostnader avsevärt. I motion T302 (c) pekas på att inbesparade färjekostnader bör kunna vara ett väsentligt bidrag till kapitalkostnaderna för broinvesteringar och därför medverka till att projekten kan tidigareläggas. I motion T323 (m) framhålls att vägverkets driftkostnader för färjetrafiken Hönö–Fotö i Öckerö kommun skall kunna efter brobyggets färdigställande få användas till finansieringen av detta bygge.

I denna sistnämnda fråga vill utskottet hänvisa till att genom beslut i anledning av 1981 års budgetproposition har vägverket bemyndigats att använda driftmedel för att bygga broar som ersätter färjor. Utskottet utgår också från att inbesparade färjekostnader tas med i kalkylerna vid de samhällsekonomiska bedömningar som föregår ett brobygge.

Beträffande önskemålen om en tidigareläggning av brobyggena vill utskottet hänvisa till den nivåhöjning av anslaget Byggande av länstrafikanläggningar som nu föreslås ske. Utskottet kommer senare i avsnitt 10 att ta upp även förslag om avgiftsfinansiering och lånefinansiering av investeringar i bl. a. broanläggningar. Utskottet är emellertid inte berett att förorda att riksdagen skall anvisa särskilda statliga medel för objekten i fråga utan hänvisar till gällande handläggningsordning. Utskottet avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

I motion T28 (s) yrkande 1 begärs ett uttalande från riksdagens sida att investeringar i *anläggningar för strömförsörjning till trådbussar* skall vara berättigade till statsbidrag. Det hänvisas till att investeringar i rullande material kan vara bidragsberättigade, medan det inte klart framgår av propositionen att även anläggningar för strömförsörjningen kan omfattas av bidragsgivningen.

I propositionen konstateras att de nuvarande bidragsreglerna inte inrymmer statliga stimulanser för användande av miljövänlig teknik vid förnyelse av fordonsparken. Försök och demonstrationsprojekt har emellertid visat att stora vinster, energi- och miljömässigt, kan uppnås genom modern framdrivningsteknik på olika slag av fordon.

Utskottet har tidigare anslutit sig till föredragandens förslag till hur anslaget Byggande av länstrafikanläggningar skall få användas. Det innebär att investeringar i lokal och regional kollektivtrafik som främjar miljö, samordning och energieffektivitet bör bli bidragsberättigade. För fordonsanskaffning bör bidragsgrundande kostnader vara de merkostnader som uppkommer vid anskaffande av sådana fordon som i särskild mån ger en miljövänlig och energieffektiv trafik. Till sådana fordon hör enligt utskottets bedömning bl. a. trådbussar.

Utskottets tidigare ställningstagande innebär vidare att bidragsmöjligheterna till kollektivtrafikinvesteringar utvidgas till att även omfatta strömförsörjning och signalanläggningar för spårbunden trafik. Trådbusstrafik bör därvid jämställas med lokal och regional spårbunden trafik. Utskottet förutsätter därmed att anläggningar för strömförsörjning även till trådbussar blir bidragsberättigade.

Vad utskottet nu anfört innebär att syftet med motionsyrkandet blir tillgodosett. Motionsyrkandet bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T75 (fp) yrkande 3 framhålls att *spårbunden trafik i stadskärnorna* bör få statligt ekonomiskt stöd. Med hänvisning till vad utskottet ovan anfört om statsbidragsgivning till investeringar i lokal och regional kollektivtrafik bör även detta motionsyrkande lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

7.6 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator

I den trafikpolitiska propositionen föreslås att anslaget tillförs ytterligare medel för budgetåret 1987/88. Därmed uppnås tre syften, nämligen för det första en tidigareläggning av sådana kollektivtrafikinvesteringar som är prioriterade i fördelningsplanen för åren 1988–1997. Vidare kan bidrag lämnas till investeringar i trafiksignalanläggningar som prioriterar kollektivtrafik samt till ökad handikappanpassning. Det betonas att bidrag skall kunna lämnas efter ett enkelt ansökningsförfarande.

Föredraganden beräknar det ytterligare medelsbehovet för nämnda ändamål till sammanlagt 110 milj.kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

Beträffande *användningen av anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator*, innebärande att bidrag får lämnas till trafiksignalanläggningar och handikappanpassning, anförs i propositionen följande.

För busstrafiken är framkomligheten särskilt i storstäderna i vissa fall besvärande låg. En väsentlig förbättring kan åstadkommas med moderna trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafiken. Bl.a. uppnås snabbare körtider, bättre regularitet och minskade kostnader. Bussresenärerna vinner därmed i komfort och restid. I propositionen föreslås därför att förstärkningen av anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator även bör få användas till investeringar för att stimulera *bussprioritering i trafiksignaler*. Bidrag bör lämnas med 50 % av kostnaden. Utskottet finner en sådan användning av anslaget lämplig och tillstyrker densamma.

Enligt lagen (1979:558) om *handikappanpassad kollektivtrafik* skall de färdmedel som används i kollektivtrafiken så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer. Det ankommer på transportrådet att utfärda föreskrifter för handikappanpassning av kollektiva färdmedel. Föreskrifter finns nu för ett stort antal slag av färdmedel inom kollektivtrafiken.

Enligt gällande föreskrifter skall färdmedlen redan vid nyleverans vara handikappanpassade. För äldre fordon sker anpassningen successivt och skall vara genomförd senast vid den tidpunkt transportrådet fastställt för olika fordonsslag. Föreskrifterna för äldre färdmedel är av tekniska och ekonomiska skäl inte lika långtgående som för nya färdmedel.

Beträffande handikappanpassning av terminaler har av statsmakterna inte angivits någon sista tidpunkt för när anpassning av äldre sådana byggnader skall ske. Vid nybyggnad av terminaler skall däremot en tillgänglighet för handikappade finnas i enlighet med bestämmelserna i Svensk Byggnorm.

Föredraganden betonar att det är angeläget att påskynda takten i handikappanpassningen och göra den mer omfattande. Den omständigheten att det inte lämnas något statligt stöd för handikappanpassning av fordon och trafikanläggningar gör emellertid att trafikföretagen nu har små incitament att göra något utöver vad som föreskrivits.

Ett sådant incitament bör enligt föredraganden skapas. Medel från engångsanslaget på 110 milj.kr. bör därför få användas för bidrag till investeringar som ökar tillgängligheten till lokal och regional kollektivtrafik.

Utskottet, som finner det angeläget att handikappanpassningen påskyndas och görs mera omfattande, tillstyrker att anslaget får användas även på detta sätt.

Statsbidraget bör i enlighet med regeringens förslag lämnas med 50 % av den bidragsgrundande kostnaden. Bidraget bör utgå till trafikhuvudmän och kommuner för färdmedel och trafikanläggningar som används i lokal och regional kollektivtrafik.

Med bidragsgrundande kostnader avses vad gäller *terminaler* sådana merkostnader som är en följd av att terminalen får en konstruktion eller förses med utrustning som inte följer av bestämmelser i Svensk Byggnorm. Bidraget bör i första hand användas för ombyggnad av befintliga anläggningar men bör också kunna användas i särskilda fall vid nybyggnad för att åstadkomma sådana handikappanpassningsåtgärder som inte regleras i Svensk Byggnorm. Med handikappanpassningsåtgärder avses inte bara åtgärder inom byggnaden utan också i dess närhet, t. ex. sådant som underlättar rullstolsburnas eller synskadades möjligheter att komma in i byggnaden.

Utskottet som finner bidragsreglerna ändamålsenliga vill betona att – vid ombyggnad av äldre terminaler – det bör vara vägledande vid statsbidragsgivningen att ombyggnadskostnaden står i rimlig proportion till den nytta åtgärden kan få för handikappade.

På samma sätt skall enligt föredraganden det bidragsgrundande beloppet för en ökad handikappanpassning av *fordon* vara de merkostnader som betingas av att fordonet får en konstruktion utöver normalstandard och som i särskild mån ger en god handikappanpassning av kollektivtrafiken. Denna normalstandard är för handikappanpassning definierad som den basnivå som följer av TPR:s föreskrifter vad gäller nya färdmedel.

På denna punkt föreligger enligt utskottets mening en oklarhet i propositionstexten, s. 290. Den har också påtalats i motion T26 (s) yrkande 3 beträffande villkoren för att erhålla statsbidrag.

Oklarheten består i att det å ena sidan argumenteras i propositionen för att *nya* färdmedel skall få en standard i tillgänglighetshänseende som går utöver den basnivå av åtgärder som följer av transportrådets föreskrifter, å andra sidan anförs att en ökad handikappanpassning av befintliga fordon bör stimuleras.

Enligt utskottets mening bör handikappanpassningen öka i första hand hos nya färdmedel. Detta innebär ett långt bättre utnyttjande av de ekonomiska medlen. Anpassningsåtgärder är inte särskilt kostsamma, om de planeras redan på konstruktionsstadiet, medan det många gånger är förenat med stora kostnader att i efterhand bygga om äldre fordon.

Med hänsyn till den i allmänhet långa livslängden på kollektivtrafikmedel kan det emellertid vara befogat att man i en del fall stödjer en viss ökad handikappanpassning även hos äldre färdmedel. Avvägningen synes kunna lösas genom den i motionen föreslagna definitionen av begreppet normalstandard. Det innebär att normalstandard är för handikappanpassning definierad som den basnivå som följer transportrådets föreskrifter vad gäller färdmedel. Det betyder att det skall räcka med att de äldre fordonen anpassas till en högre nivå än vad som gäller föreskrifterna för äldre färdme-

del, men de behöver inte nödvändigtvis bli bättre än vad föreskrifterna säger för nya färdmedel.

När statsbidraget däremot används för att stimulera en ökad handikappanpassning av nya färdmedel är normalstandarden den basnivå av åtgärder som följer av föreskrifterna för sådana fordon.

Enligt utskottets mening är det angeläget att fordon, som trafikerar sådana linjer där bland trafikanterna kan finnas många äldre och handikappade, får en särskilt god tillgänglighet. En sådan ökad tillgänglighet bör stimuleras genom användande av statsbidraget för detta ändamål och då för såväl nya som befintliga fordon. Utskottet förutsätter att bidraget får den användning som nu sagts.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att de önskemål som framförs i motionsyrkandet är tillgodosedda och anser därför att motionen bör, såvitt nu är i fråga, lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

7.7 Bidrag till drift av kommunala vägar och gator

Från anslaget lämnas driftbidrag till statskommunvägar samt väg- och gatuanläggningar för kollektiv persontrafik m.m. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning m.m. (ändrad senast 1986:668).

Föredraganden beräknar i den trafikpolitiska propositionen medelsbehovet till 670 milj.kr. för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

7.8 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

Från anslaget lämnas bidrag till drift och byggande av vissa enskilda vägar. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1979:788) om statsbidrag till enskild väghållning (ändrad senast 1984:771).

Föredraganden beräknar medelsbehovet till 422 milj.kr. för nästa budgetår.

I motion 1987/88:T48 (c) yrkande 30 begärs en förhöjning av anslaget till enskilda vägar med 60 milj.kr. i förhållande till regeringens förslag. Genom anslagshöjningen skulle därmed en återgång till en 70-procentig bidragsandel kunna ske.

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

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

Utskottet vill också hänvisa till att under anslaget B9. Särskilda bärighetshöjande åtgärder föreslås i den trafikpolitiska propositionen att 15 milj.kr. bör anvisas för att höja bärigheten på enskilda vägar inom skogslänen. Utskottet återkommer till denna fråga i avsnitt 7.11.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet den i trafikpolitiska propositionen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att motion T48 (c) yrkande 30 avstyrks.

I motion T53 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till bättre villkor för skogsnäringen för *byggande och underhåll av skogsbilvägar*. Det bör enligt motionären ifrågasättas om inte ett återinförande av vägmedel till skogsnäringen för väghållning vore berättigat eller att kostnaderna för skogsbilvägar görs avdragsgilla vid taxeringen.

I denna fråga vill utskottet hänvisa till att det enskilda vägnätet stöds också genom ett särskilt anslag under nionde huvudtiteln med beteckningen D7. Stöd till byggande av skogsvägar. Enligt budgetpropositionen, bilaga 11, behöver skogsvägnätet förtätas i vissa delar av landet för att möjliggöra effektivare skogsbruk. I landets södra delar kännetecknas investeringsbehovet främst av ombyggnader och förbättringar av befintliga vägar så att de kan utnyttjas av moderna virkestransportfordon.

Den sammanlagda bidragsramen bör, enligt propositionsförslaget, mot denna bakgrund räknas upp med 10 milj.kr. till 60 milj.kr. Jordbruksutskottet har i sitt betänkande JoU 1987/88:17 tillstyrkt medelsanvisning härför.

Utskottet kan alltså konstatera att det sker en viss återföring av skattemedel till byggande av skogsvägar. Skattemedel används också till andra vägar som trafikeras av fordon som används i skogsbruket nämligen allmänna vägar och bidragsberättigade enskilda vägar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T53 (m).

Beträffande *överföring av medel för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar och gator* tillstyrker utskottet att medel får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad föredraganden anför.

7.9 Tjänster till utomstående

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

Föredraganden beräknar i proposition 1987/88:100 bil. 8 medelsbehovet till 35,4 milj.kr. Det hänvisas till att riksdagen tidigare har godkänt att anslaget får användas för upprustning av vägar i samband med beslut om överföring av trafik från järnväg till landsväg eller vid beslut om att dra in en färjeled. Det bör även under nästa budgetår vara möjligt att använda anslaget till nämnda ändamål.

Utskottet tillstyrker såväl förslaget till medelsanvisning som vad som i budgetpropositionen anförts om *användningen av anslaget Tjänster till utomstående* för upprustning av vissa vägar.

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för planering m.m. samt investeringar vad gäller försörjningsberedskapen inom totalförsvarets civila delar.

Anslaget avser den verksamhet som skall tillgodose totalförsvarets krav på väghållning vid krigsfara och i krig och den planläggning i fred som erfordras härför. Anslaget omfattar delposterna drift och investering.

I delposten drift inräknas främst sådana uppgifter som planläggning av vägverkets krigsorganisation, upprättande av krigsvägplan, försvarsutbildning, organisering och utbildning av driftvärn, säkerhetsskydd samt övriga åtgärder inom ramen för civilt och militärt försvar.

Delposten Investeringar omfattar främst anskaffning av reservbromateriel och reservdelar för verkets färjor, fordon och maskiner.

Föredraganden beräknar i proposition 1987/88:100 bil. 8 medelsbehovet för budgetåret 1988/89 till 38 325 000 kr.

Beträffande *användningen av anslaget Vägverket: Försvarsuppgifter* föreslås att vägverket genom ett lämpligt avvägt beställningsbemyndigande ges möjlighet att anskaffa reservbromateriel så ekonomiskt som möjligt. Ett lämpligt beställningsbemyndigande för år 1990 föreslås vara 10 milj.kr.

Utskottet tillstyrker såväl den föreslagna medelsanvisningen som det föreslagna beställningsbemyndigandet åt vägverket.

I motion T208 (c) yrkande 1 tas upp frågan om *samordning av civila vägplaner och krigsvägplaner.*

Såsom utskottet framhöll i sitt yttrande (TU 1986/87:2 y) till försvarsutskottet med anledning av proposition (1986/87:95) om totalförsvarets fortsatta utveckling utgör krigsvägplanen i sig ett instrument för samordning av den civila och militära väghållningen i kris- och krigssituationer. I planen anges det i fred planlagda utnyttjandet av främst det allmänna vägnätet för totalförsvarets transporter. Vidare anges planlagt utförande av vissa vägobjekt av begränsad omfattning, avsedda att öka totalförsvarets handlingsfrihet och framkomligheten för dess transporter. Planen omfattar också en förteckning över vissa enskilda vägar av betydelse för totalförsvarets behov och för vilka avses gälla ett allmänt vägunderhållsansvar.

Syftet med motionsyrkandet synes till väsentlig del tillgodosett. Utskottet anser att någon åtgärd inte är påkallad från riksdagen sida och avstyrker därför motionen i denna del.

7.11 Särskilda bärighetshöjande åtgärder

Från anslaget betalas vägverkets kostnader och lämnas bidrag för vissa bärighetshöjande åtgärder på riksvägar och primära länsvägar samt på länsvägar i övrigt i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Från anslaget lämnas även bidrag till byggande av vissa enskilda vägar i nämnda län.

År 1989 är det andra året i det av riksdagen beslutade tioåriga investeringsprogrammet för bärighetsupprustning av de allmänna vägarna i de s. k. skogslänen samt de viktigaste vägarna – riksvägarna och de primära

länsvägarna – i övriga delar av landet (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 19, rskr. 235). En upprustning av främst broarna är nödvändig för att näringslivets transportbehov skall kunna tillgodoses. Vägverket har efter samråd med berörda näringslivsorganisationer i december 1987 beslutat om en tioårig plan för de erforderliga upprustningsåtgärderna. För år 1989 beräknas planen omfatta upprustning av omkring 110 broar. Dessutom pågår upprustning av 50 broar. Därutöver vidtas vissa vägåtgärder till en kostnad av omkring 20 milj.kr. Under år 1988 kommer ombyggnad av omkring 100 broar att slutföras.

Föredraganden föreslår att anslaget för budgetåret 1988/89 tas upp med 590 milj.kr. I följande sammanställning redovisas hur kostnaderna i stort fördelar sig under år 1989.

Administration	16 700 000
Bärighetshöjande åtgärder	548 300 000
Bidrag till bärighetshöjande åtgärder på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet	15 000 000
Anskaffning av vågar	10 000 000
	590 000 000

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Föredraganden framhåller betydelsen av att *bestämmelserna för fordonsvikter* beaktas. För närvarande förekommer överlaster i en icke acceptabel omfattning. För att begränsa förekomsten av överlaster på vägarna måste bl. a. övervakningen av den tunga trafiken förbättras. För detta behövs bl. a. fasta vågstationer för vägning av tunga fordon.

Utöver de medel som har anvisats för innevarande budgetår behövs ytterligare medel till fasta vågstationer. Då avsikten är att de tillåtna fordonsvikterna under år 1990 skall höjas i stora delar av landet är det ytterligt angeläget att möjligheterna att kontrollera den tunga trafiken då har förbättrats på ett sådant sätt att förekomsten av överlaster kraftigt har minskat jämfört med nuvarande situation.

Med anledning härav föreslås att 10 milj.kr. av anslaget beräknas för fasta vågstationer för kontroll av fordonsvikter i hamnar m.m.

Utskottet tillstyrker en sådan användning av anslaget B9. Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

I motion T48 (c) yrkande 23 tas upp till kritisk behandling *inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna*. Det påtalas att hela 90 % av medlen för Västerbottens län används för brobyggen i den jämförelsevis expansiva kustregionen i länet. Det är i stället angeläget att prioritera åtgärder i de mest eftersatta bygderna. Även andra län än skogslänen bör få en betydande del av insatserna.

I motion T205 (c) yrkande 2 begärs att den del av Älvsborgs län som ingår i stödområdet bör omfattas av anslaget Särskilda bärighetshöjande åtgärder. Det hänvisas bl. a. till att nästan 50 % av vägnätet stängs av under tjällossningen för tung trafik..

I motion T347 (c) begärs en förbättring av bärigheten på vägarna i Kronobergs län. Det hänvisas till att endast 15 % av råvirket kan nås från huvudvägarna, vilket är till stor nackdel för skogsindustrin.

Beträffande de problem som tas upp i de tre motionsyrkandena om fördelningen av medlen för bärighetshöjande åtgärder mellan olika delar av landet vill utskottet erinra om att även länen i mellersta och södra Sverige omfattas av det s. k. bärighetspaketet. Inte bara riksvägarna utan även de primära länsvägarna ingår i programmet för bärighetsupprustning.

Detta program har av riksdagen givits en tydlig regionalpolitisk inriktning, vilket innebär att skogslänen avses få en mera heltäckande upprustning genom att samtliga allmänna vägar i princip omfattas av programmet, således även sådana länsvägar som inte ingår i det primära länsvägnätet. Utskottet vidhåller att denna regionalpolitiska inriktning av anslaget är lämplig. Det är som utskottet framhöll i sitt betänkande TU 1987/88:19 viktigt att stärka skogsbrukets konkurrenskraft och bidra till gynnsamma förutsättningar för hela näringslivet i skogslänen.

Utskottet finner liksom under föregående år att denna inriktning på skogslänen är riktig. Härigenom kan fordonsvikterna höjas för arealmässigt stora områden av vårt land.

Beträffande användningen av medlen *inom* ett visst län, vilket berörs i motion T48 (c), är detta något som regionala organ är mest skickade att besluta om.

Med hänvisning till vad ovan anförts avstyrks motionsyrkandena.

I motion T32 (s) begärs ett dispensförfarande från *bestämmelserna om drivaxeltrycket för fordon*. Motionärerna anför att de är medvetna om att en höjning av axeltrycket innebär stora kostnader för investeringar. För att underlätta för turistchartertrafiken med buss från utlandet kunde emellertid en möjlighet vara att ge dispens för vissa bussar – på grund av dynamiska viktförhållanden – och för vissa vägar. Genom sådana åtgärder kan en smidig turistchartertrafik kombineras med de befintliga generella kraven.

Utskottet vill först erinra om att när det gäller boggitrycket och bruttovikterna blir det genom bärighetsprogrammet möjligt att få en anpassning till vad som gäller inom EG. Höjningarna genomförs i två etapper på det vägnät som åtgärdas, år 1990 resp. år 1995.

Vad sedan gäller drivaxeltrycket kommer inom EG fr. o. m. den 1 januari 1992 att tillåtas 11,5 tons drivaxeltryck. För en motsvarande höjning av tillåtet drivaxeltryck i Sverige krävs betydande investeringar i broar och vägar. För en generell höjning av drivaxeltrycket erfordras – för att driftkostnaderna inte skall öka – investeringsåtgärder uppgående till uppskattningsvis 4 miljarder kronor. Dessa kostnader står enligt utskottets mening inte i relation till de fördelar som kan uppnås.

Enligt 159 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) beslutas den typ av dispenser som tas upp i motionen av vägverket. Utskottet, som finner det angeläget att sådana dispenser som avses i motionen prövas av den som har erforderliga kunskaper om vägnätets tillstånd, anser att motionen bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

8 Motionsyrkanden beträffande vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m.m.

I detta avsnitt behandlas dels sådana motionsyrkanden där det tas upp vissa principiellt hållna synpunkter på vägplaneringssystemet som sådant, dels ett stort antal yrkanden i vilka det krävs att riksdagen skall ta ställning till enskilda vägbyggnadsobjekt eller till väganslagens storlek för ett särskilt län. Bland yrkandena beträffande enskilda objekt återfinns sju yrkanden som handlar om en ny Europaväg på sträckan Göteborg–Karesuando. Dessa senare yrkanden behandlas för sig.

I motionerna T310 (m) och T346 (m) yrkande 1 begärs en utredning om *vägverkets avkastningsbedömningar av investeringar* så att i dessa bedömningar också beaktas företagets tidsvinster. Det hänvisas till att inom näringslivet har en snabb utbyggnad av systemlösningar för materialadministration ägt rum, vilka syftar till en betydande effektivisering av transportsystemen. Även i motion T89 (m) yrkande 20 tas upp frågan om olika vägprojekts samhällsekonomiska avkastning. Enligt motionärerna bör kalkylerna kompletteras med material som i ökad utsträckning beaktar företagens krav. I viss mån likartade krav framförs i motion T346 (m) yrkande 2, där det begärs att fördelningssystemet beträffande väganslagen ses över, varvid beräknad avkastning per objekt i högre grad skall vara styrande för ordningen över landet.

De frågor som tas upp i motionerna har blivit alltmer aktuella. Det ökade kravet på ett materialadministrativt tänkande inom näringslivet har lett till att tidsfaktorn fått en allt större betydelse. Därvid gäller att det snarare är punktligheten och regulariteten i transporterna som är av störst betydelse än de tidsbesparingar som kan åstadkommas efter det att ett enskilt vägbyggnadsobjekt färdigställts. Alltför knappa tidsmarginaler gör dessutom transportsystemen skörare och mera känsliga för störningar. Detta talar för att det är driftsåtgärder inom väghållningen och då inte minst under vintertid som är väl så viktiga som de tidsvinster i transporterna som man får till följd av byggande av nya vägar.

Enligt utskottets uppfattning är det emellertid uppenbart att det finns åtskilliga flaskhalsar i vägsystemet som behöver elimineras för att transportflödet skall kunna ske snabbare och vara mera pålitligt. Utskottet ansluter sig till föredragandens uppfattning att beslut om investeringar i väganläggningar samt utformningen av dessa bör baseras på samhällsekonomiska bedömningar. En metodik för detta har av vägverket utvecklats för vägbyggnadsplanering och förfinats alltmer under årens lopp. Vägverket beaktar i sina kalkyler bl. a. förändringar i fråga om transporttider, fordonskostnader och trafiksäkerhet. Däremot beaktas ännu bara delvis de effekter för näringslivet i form av förbättrade möjligheter till kapitalrationaliseringar som tas upp i motionsyrkandena.

Försök har gjorts att beräkna effekterna av hur olika investeringar påverkar företagens materialadministration. Effekterna är sannolikt till stor del systemeffekter, dvs. ett större antal åtgärder måste vidtas innan nyttan av dessa mera fullständigt kan erhållas. Ett exempel på detta är det av

riksdagen beslutade tioåriga bärighetsprogrammet för upprustning av främst ett antal svaga broar. Först måste ett betydande antal broar byggas om, innan det är möjligt att höja den tillåtna fordonsvikten.

Tillförlitliga transporter med små variationer i transporttiderna är en viktig förutsättning för företagens möjlighet att begränsa lagerhållning och därmed effektivisera produktionen. Detta har belysts i ett flertal utredningar. Åtskilligt utvecklingsarbete synes emellertid återstå. Ett forskningsprogram inom transportforskningsberedningen håller på att tas fram om bl. a. sambanden mellan förbättringar i transportsystemen och kapitalrationaliseringar inom näringslivet. Det är vägverkets uppgift att föra över kunskaper och finna former för hur dessa effekter skall kunna inordnas i verkets samhällsekonomiska bedömningsmodell. Det är angeläget att så sker kontinuerligt.

Med hänvisning till det anförda påkallar motionsyrkandena ingen åtgärd från riksdagens sida, varför de avstyrks.

I sju olika motioner tas upp yrkanden som i större eller mindre utsträckning har anknytning till förslag om *en ny Europaväg i ett inlandsläge mellan Göteborg och Karesuando*.

Det är motion T35 (c) yrkande 3, där det yrkas att regeringen bör utreda och komma med förslag till en ny Europaväg på nämnda sträcka. Samma yrkande återfinns i motion T339 (fp), i vilken det hänvisas till att den föreslagna vägen skulle kunna avlasta väg E4. Den skulle innebära goda transportmöjligheter för turister till fjällvärlden. Vidare skulle den kunna vara lämplig för transport av farligt gods. I stort sett samma motiv finns också i motion T344 (m), i vilken det framhålls att inlandsvägen bör vara av Europaklass och dessutom ge goda anknytningar från Värmland mot Norge. Även i motion T313 (s) framhålls, beträffande en sammanhängande Europaväg genom inlandet, att den bör ha anknytning mot Norge.

I dessa nu nämnda motioner synes utgångspunkten vara att sträckningen bör vara väster om Vänern. I motion T60 (fp) anförs att sträckningen Mora–Göteborg i första hand bör byggas ut öster om Vänern, medan alternativet väster om Vänern bör förverkligas först därefter. I motion T332 (s) framhålls att en utbyggnad av väg 64 i Skaraborgs län skulle vara ett viktigt bidrag till en inlandsväg mellan Karesuando och Göteborg. Av vad som anförs i motion T63 (fp) yrkande 3 framgår att en inlandsväg av god standard bör ha en östlig sträckning genom Svealand.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det är i princip två krav som ställs i motionerna. Det är att vägstandarden bör höjas och att vägen bör numreras som Europaväg.

I standardfrågan gäller att åtgärder på en inlandsväg måste prövas från samhällsekonomisk synpunkt tillsammans med andra vägprojekt i den decentraliserade vägplaneringen. Ett enhetligt vägnummer är inget skäl för någon särbehandling.

Nuvarande klassificering av Europavägarna i Sverige regleras genom 1950 års deklaration rörande byggande av internationella huvudtrafikleder. Deklarationen utarbetades inom ECE som är ett FN-organ. Flertalet europeiska stater, dock inte Sverige, har emellertid träffat en ny överenskom-

melse, AGR 74, som innebär en i förhållande till 1950 års deklaration ändrad klassificering av Europavägarna. För Sveriges del innebär AGR 74 dels att i princip alla våra nuvarande Europavägar skall skyltas om med nya nummer, dels införandet av några nya Europavägar. För den s. k. inlandsvägen föreslås dock ingen Europavägsstatus.

Utskottet vill också hänvisa till att den av motionärerna aktualiserade vägförbindelsen numera på långa sträckor har enhetliga vägnummer till ledning för bl. a. utländska turister. Sedan år 1985 benämns sålunda den 119 mil långa sträckan Östersund–Karesuando riksväg 88. Några formella hinder mot att hela sträckan Göteborg–Karesuando får ett enhetligt riksvägnummer finns inte.

Utskottet har erfarit att överläggningar pågår mellan vägverket och berörda länsmyndigheter om en inlandsväg och dess sträckning. Med hänvisning härtill bör motionsyrkandena lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionerna T66 (vpk) yrkande 30 och T331 (vpk) yrkande 2 begärs att riksdagen bör besluta om att *motorvägsprojektet Scandinavian Link* skall avbrytas.

De direktiv som givits åt vägverket för upprättande av flerårsplaner för byggande av statliga och statskommunala vägar under perioden 1988–1997 innebär att inriktningen av vägplaneringen skall vara att utifrån samhällsekonomiska bedömningar vidta sådana åtgärder att det allmänna vägnätet vidmakthålls och successivt förbättras. Därvid skall såväl det högtrafikerade vägnätets standard anpassas till trafikutvecklingen som det lågtrafikerade nätet ges en tillfredsställande standard.

Utskottet finner att denna inriktning av byggandet av allmänna vägar inom givna anslagsramar även fortsättningsvis bör gälla. Det kan innebära att vissa vägsträckor som har stora brister mellan de tre största städerna byggs om och att det även kan bli aktuellt med motorvägsstandard på något avsnitt. Avgörande för detta är det aktuella projektets samhällsekonomiska lönsamhet.

Utskottets uppfattning är således att de framtida väginvesteringarna inte skall koncentreras till ett visst vägnät. Väginvesteringarna bör liksom hittills prövas inom ramen för det decentraliserade planeringssystem som nu gäller. Något särskilt uttalande om vad som i de båda motionerna benämns Scandinavian Link-projektet finner utskottet inte befogat. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen, såvitt nu är i fråga.

I motion T346 (m) yrkande 3 behandlas *väganslagen till Stockholms län*. Länet bör enligt motionärerna tilldelas sin rättmätiga andel av väganslagen i förhållande till folkmängd, trafikarbete och trafikolyckor inom länet. Dessutom måste, vid prioriteringsordning och medelstilldelning över landet, den samhällsnytta och höga avkastning som vägobjekt i Stockholms län redan nu beräknas ge, medföra ett bättre utslag vid fördelningen av medel mellan länen.

Utskottet vill med anledning av yrkandet hänvisa till vad som nyss sagts beträffande nu gällande direktiv för upprättande av flerårsplaner.

Med hänvisning till vad utskottet under tidigare år anfört om att riksdagen inte bör uttala sig i denna typ av frågor och med hänvisning till vad utskottet tidigare i detta avsnitt sagt om en regionalpolitisk fördelning av vägmedlen, avstyrks därför yrkandet om att väganslagen i större utsträckning skall gå till Stockholmsregionen.

På samma grunder avstyrks också yrkandet i motion T23 (s) om behov av investeringar i *transportanläggningar i Stockholms län*.

Vad sedan gäller de många motionsyrkandena beträffande nu gällande flerårs- och fördelningsplaner vill utskottet hänvisa till gällande väglagstiftning. Enligt denna ankommer det på de centrala, lokala och regionala vägmyndigheterna att pröva frågorna om utredning, projektering och planering samt prioritering m.m. av vägutbyggnaderna. Såsom utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det en – inte minst från planeringssynpunkt – komplicerad och tidskrävande process som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning. De stora kostnaderna för vägbyggandet och den begränsade medelstilldelningen nödvändiggör noggranna avvägningar mellan olika projekt och mellan alternativa lösningar med avseende på arbetenas utförande m.m. Behov av samordning med andra planeringssektorer och intressen har därvid medfört ökade krav på vägplaneringens inordnande i den totala samhällsplaneringen. Vad gäller länsstyrelserna har de ett avgörande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planerings- och beslutsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och för natur- och miljövårdsområdena och dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger dem. Under alla skeden av vägplaneringen förekommer med kommuner och andra berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen.

Det system för planeringen av väghållningen med planläggning och projektering, som sedan länge används av vägverket tillsammans med länsstyrelser och kommuner och numera även s. k. fasta beredningsgrupper vid länsstyrelserna, är för övrigt konstruerat så att anpassningar till trafikplanering och fysisk samhällsplanering kan tillgodoses. Utskottet vill också erinra om att nu gällande planerings- och beslutsordning på detta område tillkommit efter ett omfattande utredningsarbete och en rad beslut från statsmakternas sida samt fått en utformning som ur många synpunkter ansetts förebildlig. Den kännetecknas också, som utskottet vid flera tillfällen tidigare framhållit, av stor flexibilitet, som är av betydande värde inte minst i skiftande arbetsmarknadssituationer. Regionalpolitiska bedömningar vägs också in vid länsstyrelsernas prioriteringar, vilket utskottet finner vara lämpligt med hänsyn till den betydelse bra kommunikationer, tillsammans med andra faktorer, har för den regionala utvecklingen. Väginvesteringar är särskilt viktiga i områden av landet där järnvägen inte är ett konkurrenskraftigt alternativ.

I en rad motioner, som närmare anges i det följande, har yrkanden framställts om åtgärder i en eller annan form från riksdagens sida beträffande planering, projektering och byggande av vägar samt prioritering i flerårspla-

ner av skilda väg- och broprojekt i landets olika delar. Som skäl härför åberopas den stora angelägenheten – inte minst från arbetsmarknadsmässiga samt trafik-, miljö- och regionalpolitiska synpunkter – att resp. företag snarast kommer till utförande.

Att som motionärerna förutsatt *riksdagen* skulle ta ställning till de angivna enskilda objekten eller vägbyggnaderna inom de olika länen finner utskottet olämpligt med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som här gäller och avvisar därför – nu såsom tidigare – bestämt förslagen härom. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras som förut nämnts genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som i statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser för tioårsperioder och kommer i framtiden att förnyas vart tredje år.

Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och vägkategorierna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt. Länsstyrelserna har för övrigt numera bemyndigande att fastställa flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. Med ett införande av ett nytt anslag för investeringar i länstrafikanläggningar utökas länsstyrelsens verksamhetsområde på kommunikationsområdet högst avsevärt.

I fråga om anslag för vägbyggande som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårsplanerna och fördelningsplanen. Dock bör objekt som redan påbörjats med anlitande av beredskapsmedel fullföljas.

I några motioner anförs att vägstandarden blivit otillräcklig, sedan järnvägstrafiken på en parallell sträcka helt eller delvis lagts ner. De sträckor som tas upp är Falköping–Landeryd genom motion T315 (s) samt Arvika–Årjäng–Mellerud genom motionerna T42 (c,m,fp) yrkande 1, T205 (c) yrkande 1, T207 (s) yrkande 2 samt T224 (m) yrkande 1.

Enligt vad utskottet har erfarit har vägmedel anslagits för upprustningar utmed de båda linjerna. Nyligen har ytterligare medel – 28 milj.kr. – beviljats. Utskottet förutsätter att, i den mån det finns återstående behov av vägförbättringar, som kan anses föranledda av besluten om trafikomläggning, detta skall beaktas. Det ankommer härvid på regeringen att i lämpligt sammanhang överväga behovet av och besluten om medel för sådana åtgärder.

När det gäller miljöfrågorna i samband med vägbyggen, vilket aktualiseras i flera motioner, gäller numera att arbetsplanerna skall kompletteras

med en miljökonsekvensbeskrivning och att vägbyggnadsplanerna fastställs efter samråd med naturvårdsverket. Utskottet återkommer till miljöfrågorna i sitt betänkande om miljö och energi.

Utskottet vill också hänvisa till förslag i den trafikpolitiska propositionen om avgiftsfinansiering och lånefinansiering av vägbyggen, vilket kan innebära tidigareläggning av angelägna vägbyggnadsprojekt. Utskottet återkommer till behandlingen av dessa förslag längre fram i detta betänkande.

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

Det gäller motionerna T334 (s) om *riksvägar i Södermanlands län*, T209 (s) i denna del och T217 (fp) i denna del, som båda handlar om *kommunikationerna i Kronobergs län*, T226 (fp) yrkande 3 om *vägar och kollektivtrafik i Stockholms län*, T40 (s) om *ökade väganslag till Kalmar län*, T213 (m) yrkande 2 om *Skånelänens kommunikationer*, T214 (m) yrkande 1 om *ombyggnad av den norra infarten till Malmö*, T223 (fp) yrkande 6 om *vägnätet i Skåne*, T 57 (fp) yrkandena 1 och 2 om *utbyggnad och upprustning av vägar i Bohuslän*, T321 (c) yrkandena 1 och 2 om *byggande av vägar i Göteborgs och Bohus län*, T324 (m) om *en väg mellan Ellös och Varekil*, T205 (c) yrkande 1, T225 (fp) yrkande 3 samt T307 (s) som samtliga tre handlar om *vägutbyggnader och vägplanering i Älvsborgs län*, T312 (c) om *väganslagen till Sjuhäradsbygden*, T338 (m) och T340 (fp) som båda handlar om *länsvägarna i Älvsborgs län*, T29 (s) yrkande 3 om *väg E18 på delen Kristinehamn–Karlskoga*, T309 (s) om *väg E18 på sträckan Köping–Örebro*, T42 (c,m,fp) yrkande 1, T207 (s) yrkandena 1 och 2 samt T224 (m) yrkande 1 som alla tre avser *väganslag till Värmlands län*.

Utskottet avstyrker också motionerna T211 (fp) i denna del om *ett vägbyggnadsprogram för Västmanland*, T215 (vpk) yrkande 6 i denna del om *ett fungerande vägnät i Dalarna*, T216 (m) i denna del om *väginvesteringar i Gävleborgs län*, T78 (c) och T228 (m) yrkande 3 som båda avser *vägnätet i Västernorrlands län*, T38 (m) yrkande 1 om *vägstandarden i Jämtlands län*, T43 (fp) om *en utbyggnad av väg E4 längs Norrlandskusten*, T316 (fp) och T327 (s) som båda handlar om *utbyggnad av riksväg 29*, T45 (s) om *Arningeleden*, T63 (fp) yrkandena 1 och 2 om *ombyggnad av riksväg 60*, T318 (s) om *utbyggnad av riksväg 31, T304 (m) och T335 (fp) som båda avser en ombyggnad av riksväg 41*, T320 (c), T336 (m) och T343 (fp) som samtliga tre avser *ett färdigställande av länsväg 181*, T329 (m) om *en komplettering av arbetsplatsen för motorvägsbygget på E6*, T203 (m) yrkande 4 om *en upprustning av sträckan Uppsala–Strängnäs–Norrköping*, T326 (s) om *förbättring av vägarna 49 och 195*, T204 (fp) yrkande 1 om *utbyggnad av Europaväg 66*, T333 (s) om *förbättringar av Europaväg 3*, T315 (s) om *upprustning av väg 46*, T337 (m) om *utbyggnad av vägen mellan Vansbro och Sälen* samt T342 (s) om *en vägförbindelse för Talma sameby*.

Utskottet har i sitt betänkande TU 1987/88:13 tillstyrkt vad som i den trafikpolitiska propositionen anges beträffande trafikens kostnadsansvar. I vägavsnittet i nämnda proposition preciseras ansvarsprinciperna ytterligare. Det föreslås att de rörliga skatter som vägtrafiken erlägger som ersättning för de infrastrukturtjänster som det allmänna tillhandahåller skall anpassas till de beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna vid landsvägskörning.

Trafikutskottet tillstyrker de *grunder för vägtrafikens kostnadsansvar* som av föredraganden förordas i den trafikpolitiska propositionen.

I motion T10 (s) tas upp frågan om *beskattning av traktorer*. Det hävdas att detta slag av transportmedel lämnas utanför ett ökat kostnadsansvar. Härigenom kommer de i en ännu mer gynnsam och favoriserad situation. Risken är därför uppenbar att den typ av fordon och transporter, som traktortågen utgör, ökar i ännu snabbare takt. Motionärerna anser därför att dessa, som utför ett med lastbilar jämförbart transportarbete, på motsvarande sätt också skall bära sina egna kostnader gentemot samhället. Denna fråga bör därför bli föremål för ett snabbt genomfört utredningsarbete.

Beträffande dieseldrivna trafiktraktorer (traktorklass I) har i den trafikpolitiska propositionens bilaga 2 föreslagits en skattehöjning som godtagits av riksdagen (SkU 21, rskr. 131). Beslutet innebär att fordonskatten för dessa fordon har höjts enligt samma principer som tidigare, dvs. med cirka hälften av den procentuella höjningen av kilometerskatten för lastbilar och deras släpvagnar. För t. ex. en dieseldriven trafiktraktor med en tjänstevikt på drygt 5 000 kg blir fordonskatten därmed 6 260 kr. per år. Avsikten med höjningen är att trafiktraktorerna på samma sätt som tidigare kollektivt skall bära sin del av kostnadsansvaret.

Kritiken i motionen avser emellertid beskattningen av de till antalet helt dominerande jordbrukstraktorerna (traktorklass II). Beskattningen av dessa traktorer står kvar på samma nivå som gällt sedan den 1 januari 1985, dvs. 150 kr. för traktorer med en tjänstevikt upp till 2 500 kg och 225 kr. för tyngre traktorer. Denna skatt är alltså låg. Samtidigt bör framhållas att denna skatt tillsammans med drivmedelsbeskattningen bör ses som en solidarisk schablonmässigt beräknad avgift för det gemensamma vägkostnadsansvaret inom jordbruket och skogsbruket (prop. 1969:165, BevU 74, rskr. 427) och att dessa traktorer generellt sett endast i liten utsträckning framförs på allmänna vägar. Den valda lösningen skall ses mot bakgrund av att det från teknisk synpunkt inte ansetts möjligt att utforma beskattningen av dessa fordon på samma sätt som för lastbilarna. Det bör också framhållas att en allmän höjning av skatten för jordbrukstraktorer inte kan antas påverka konkurrensförhållandena gentemot åkerierna eller problemet med traktortåg, t. ex. i samband med betkampanjerna i Skåne, utan endast medföra en viss fördyring för jord- och skogsbruket.

I vägtrafikskatteutredningens betänkande Ds Fi 1985:8 angående beskattningen av traktorer m.m. behandlas en kritik från åkerihåll mot att reglerna om klass II-traktorer är alltför liberala när det gäller jordbrukets traktorer och att de därför ger lastbilsåkerierna en på bl. a. beskattningen beroende konkurrensnackdel. Utredningen fann att kritiken inte motiverade ingrepp av den art som Svenska åkeriförbundet hade begärt, dvs. en begränsning av transporterna med jordbrukstraktorer till transporter för egen räkning med en last av högst 15 ton. Ställningstagandet grundade sig på följande skäl.

Det är i Sverige närmast regelmässigt så att jordbrukarna håller sig med egna maskiner och redskap. Detta gäller även olika typer av vagnar. Det är givetvis naturligt att dessa används i så stor utsträckning som möjligt. Någon realistisk möjlighet för lastbilsåkerierna att konkurrera om någon väsentlig del av jordbrukets transporter finns därför knappast. Det kan också ifrågasättas om en lastbegränsning till 15 ton även för jordbrukstraktorer skulle ha den effekt som Svenska åkeriförbundet vill uppnå. Eftersom många jordbrukare i framför allt den sydligaste delen av landet i samband med skörden kör med större last än 15 ton skulle effekten bli att de får köra fler transporter med mindre lass eller finna sig i att åtminstone under en del av året få traktorn hänförd till klass I och släpen registrerade och beskattade. Det är alltså inte säkert att åtgärden skulle leda till ökad sysselsättning för lastbilsåkerierna.

Utredningsarbetet resulterade i lagstiftningsåtgärder som syftade till att underlätta särskiljandet av de olika traktorslagen (prop. 1986/87:50, SkU 10, rskr. 64).

Det kan tilläggas att indelningen i traktorer i viss mån också berörts i departementspromemorian Ds K 1987:15 Motorredskap och traktorer. I promemorian som nyligen remissbehandlats har inte föreslagits någon annan indelning i trafiktraktorer och jordbrukstraktorer än den som tillämpas inom skattelagstiftningen.

Med hänsyn till nyligen gjorda utredningar och till den riksdagsbehandling som ägt rum under närmaste föregående år avstyrks motionen.

10 Avgiftsfinansierade vägar samt tidigareläggning av väginvesteringar

Propositionens huvudsakliga innehåll

Önskemål om nya finansieringsformer för byggande av angelägna vägar har övervägts tidigare i olika sammanhang, däribland vid utskottets behandling av den senaste budgetpropositionen (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 19, rskr. 235) och med anledning av en del motioner i frågan. Utskottet var emellertid inte berett att ta ställning till de olika förslagen till nya finansieringsformer som hade lagts fram i motionerna utan erinrade om att väghållningsutredningen behandlade olika finansieringsfrågor.

Frågor om avgiftsfinansierade vägar har därefter behandlats i det trafikpolitiska arbetet. En mängd olika finansieringsformer har därvid diskuterats och föreslagits.

Föredraganden har därvid funnit att ett system med avgifter från trafikanterna är mest lämpligt.

Den föreslagna möjligheten att ta ut avgifter bör enligt propositionen endast omfatta allmänna vägar. Den nuvarande organisationen för väghållningens huvudmannaskap ändras inte som en följd av förslaget. Grundprincipen att det allmänna skall vara väghållare för de vägar som behövs för den allmänna samfärdseln kommer enligt förslaget således att gälla också i fortsättningen.

Tillstånd att genomföra vägbyggnadsobjekt som helt eller delvis finansieras med avgifter från trafikanterna föreslås i varje enskilt fall beslutas av regeringen. Även formerna för genomförandet av vägbyggnadsobjektet, finansieringen av dessa samt hur vägen skall upplåtas för allmänheten bör enligt föredraganden i varje enskilt fall beslutas av regeringen.

För att kunna genomföra en ordning med avgiftsfinansiering av vägar föreslås en ändring av 29 § väglagen (1971:948).

I propositionen föreslås också att det skall vara möjligt att tidigarelägga väginvesteringar genom förskottering av kommuner eller företag.

En ny eller bättre vägförbindelse kan i vissa fall medföra betydande ekonomiska fördelar för enskilda företag eller för möjligheterna att utveckla t. ex. ett industriområde. En tidigareläggning av en sådan investering kan för vissa intressenter t.o.m. vara en förutsättning för verksamheten, samtidigt som investeringen sammantaget inte förmår att konkurrera med andra samhällsekonomiskt angelägna väginvesteringar.

I vissa speciella fall bör det därför kunna tillåtas att de som berörs av en sådan väginvestering får förskottera medel så att väginvesteringen kan tidigareläggas. De förskotterade medlen återbetalas till intressenterna, när medel finns tillgängliga inom ramen för de tioåriga väginvesteringsplanerna.

Det betonas i propositionen att en ordning med förskottering av väginvesteringsmedel inte får påverka vägplaneringen så att andra objekt försenas. Vidare framhålls att någon förräntning på insatt kapital normalt inte skall medges. Åtagandena skall i varje enskilt fall godkännas av regeringen. Möjligheten att tidigarelägga ett byggnadsobjekt med bidrag från kommuner eller företag bör även kunna kombineras med avgifter från trafikanterna.

Utskottets överväganden

I ett flertal olika motioner uttalar man sig positivt till förslaget om en *avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen*. Vad man vänder sig mot är att regeringen vid varje sådant ärende skall ge tillstånd för att genomföra vägbyggnadsobjektet med hjälp av avgiftsupptagning. Det gäller motionerna T54 (m,fp) yrkande 2 och T89 (m) yrkande 8. I stället vill man som anges i motionerna T54 (m,fp) yrkande 1 och T325 (fp) ge kommunerna möjligheter att själva lösa sina vägfinansieringsfrågor, t. ex. enligt den modell som avses för det s. k. Österledsprojektet. Även enskilda intressenter bör kunna stå som väghållare sedan avgifterna finansierat projektet.

I motion T85 (m) yrkande 21 anges att man biträder förslaget med en avgiftsfinansiering av vägbyggen. Enligt motionärerna skall förslaget dock inte ge möjlighet till att avgiftsfinansiera redan anlagda vägar eller att bekosta en annan vägdel än en sådan som avgiftsfinansieras.

I samband med arbetet med flerårs- och fördelningsplaner har under årens lopp kunnat konstateras att det finns en rad angelägna vägbyggnadsprojekt som är samhällsekonomiskt motiverade men som inte inom rimlig tid kan finansieras över statsbudgeten. Utskottet finner – liksom vid behandlingen av föregående års budgetproposition (TU 1986/87:19) – att det är viktigt att finna alternativa finansieringskällor.

Utskottet finner det därför riktigt att avgifter i en del fall kan användas som ett komplement till de traditionella finansieringsformerna. När t. ex. en färja ersätts med en bro, kan det vara möjligt att delvis finansiera brobygget med avgifter från trafikanterna. En broförbindelse i stället för en färjeförbindelse är en väsentlig standardhöjning för trafikanterna. Finansiering av vägbyggnadsobjekt med vägavgifter kan – som det framhålls i den trafikpolitiska propositionen – därutöver främst bli aktuell vid byggande av större broar eller tunnlar som en del av de högtrafikerade vägarna eller i storstadsområden. Sådana anläggningar kan vara angelägna inte minst från miljösynpunkt.

Motivet för att det är regeringen som bör ge tillstånd till att väginvesteringar får finansieras genom avgiftsupptagning är enligt föredraganden att denna möjlighet endast skall avse allmänna vägar. En ordning med privata helt avgiftsfinansierade vägar skulle kräva en omfattande koncessionslagstiftning, samtidigt som endast några enstaka företagsekonomiskt lönsamma projekt skulle vara aktuella.

Antalet möjliga projekt torde bli begränsat och de finansiella förutsättningarna variera kraftigt. Vad som kan vara en god finansiell lösning för ett vägbyggnadsobjekt behöver inte vara det för ett annat. Sådana frågor som trafikintensitet, lämplig avgiftsstorlek och möjliga anslag eller bidrag kommer således att vara helt avgörande för hur väghållaren närmare skall lösa finansieringsfrågorna. Mot denna bakgrund framstår det enligt utskottets mening som lämpligt att regeringen i varje särskilt fall får pröva om en allmän väg helt eller delvis skall få finansieras med avgifter.

Beträffande vad som sägs i motion T85 (m) yrkande 21 vill utskottet framhålla att regeringens ställningstagande avser en prövning från fall till fall av en avgiftsupptagning för och finansiering av det aktuella vägbyggnadsprojektet och om hur vägen skall upplåtas för allmänheten. Därmed synes de önskemål som framförs i motionen bli tillgodosedda.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag om avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen och därmed också det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948). Utskottet avstyrker motionerna T54 (m,fp), T89 (m) yrkande 8 och T325 (fp) och anser att motion T85 (m) yrkande 21 bör lämnas utan särskild åtgärd.

I propositionen föreslås också att det skall bli möjligt med en *tidigareläggning av byggande av vägar och broar genom förskottering från kommuner*

och företag. Detta skall enligt fördraganden kunna ske genom ett medgivande från regeringen åt vägverket att finansiera vägbyggande med lån från kommuner och företag. Många samhällsekonomiskt viktiga väginvesteringar kommer i brist på allmänna medel nu inte alltid till utförande inom rimlig tid. Lokalt kan detta medföra betydande nackdelar, och det är därför angeläget att undanröja detta hinder.

I motion T35 (c) yrkande 2 hänvisas till att motionären vid tidigare riksmöten föreslagit att större vägbyggnadsprojekt skall kunna komma till utförande med finansiering utanför statsbudgeten. I den nu framlagda motionen tas upp frågan om ersättning för räntekostnader vid tidigareläggning av investeringar i vägar och broar. En sådan ersättning bör utgå för objekt inom stödområdet. Det hänvisas till att om en sådan ersättning inte beviljas blir det en fortsatt koncentration av vägbyggen till områden utanför stödområdet.

I motion T346 (m) yrkande 5 anförs att möjligheterna till privat finansiering av vägbyggen bör tas till vara. Liknande önskemål framförs i motion T330 (m), där det yrkas att vägverket, för nyanläggning och väsentlig ombyggnad av vägar, bör få finansiera projekten med upplånade medel.

I motion T305 (m) påtalas behovet av en tidigareläggning av investeringar på Europaväg 66. Privata företag bör kunna få sköta finansieringen av projekten. Därefter löser staten in de genomförda investeringarna. Arbetsplaner för vägbyggena samt investeringsnivåer skall enligt motionen genom särskilt avtal godkännas av vägverket. Motionären uttalar däremot tveksamhet till ett system med avgiftsfinansiering av vägbyggen.

Beträffande vad som framhålls i motion T346 (m) yrkande 5 om privat finansiering av vägbyggen finner utskottet att motionsyrkandet är tillgodosett genom vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen. Utskottet finner också att önskemålen i motion T330 (m) i allt väsentligt blir tillgodosedda genom propositionens förslag om tidigareläggning av väginvesteringar genom förskottering av medel från kommuner och företag. Detta är en form av lånefinansiering som inte kräver något regeringsuppdrag åt vägverket på det sätt som yrkas i motionen.

I motion T305 (m) ställer man sig också positiv till en lånefinansiering av vägbyggen men avvisar däremot förslaget med ett system med avgiftsfinansiering av vägbyggen.

På denna punkt synes motionen skilja sig från vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen där det pekas på att en kombination av avgiftsfinansiering och förskottering av investeringsmedel skall vara möjlig för att finansiera ett vägbyggnadsprojekt. En sådan kombination av åtgärder finner utskottet vara ändamålsenlig.

Vad gäller de synpunkter på räntekostnader som framförs i motion T35 (c) yrkande 2 vill utskottet hänvisa till den bedömning som görs i den trafikpolitiska propositionen att tidigareläggning av väginvesteringar kan bli aktuell i sådana fall när den som förskotterar medel har så stor nytta av vägobjektets tillkomst att någon förräntning på insatt kapital normalt inte erfordras. Utskottet ansluter sig till vad som på denna punkt sägs i propositionen. En ordning med ränteutbetalningar skulle innebära att ett helt

nytt moment införs i vägprioriteringssystemet med negativa konsekvenser för den medelstillgång som kan användas för själva vägbyggandet. Härtill kommer att den sannolikt skulle bli administrativt betungande.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet vad föredraganden anfört om att regeringen får medge att vägverket får finansiera vägbyggande med lån på det sätt som anges i den trafikpolitiska propositionen. Det innebär att förskotteringen inte får omfatta lånevillkor som strider mot bestämmelserna i upphandlingskungörelsen. Det innebär också att trafikutskottet ansluter sig till vad finansutskottet uttalat i sitt yttrande FiU 1987/88:3 y att det bör av riksdagens beslut klart framgå att lån åt vägverket endast bör avse tidigareläggning av väg- och brobyggen där förskottering (lån) sker från kommuner eller företag.

Utskottet avstyrker motionerna T35 (c) yrkande 2 och T305 (m) samt anser att motionerna T330 (m) och T346 (m) yrkande 5 bör lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T89 (m) yrkande 9 anges att det bör övervägas bl. a. *en ändrad företagsform för delar av vägverket*. En sådan reformering av vägverket skulle kunna bidra till att öka förutsättningarna för att finansiera angelägna projekt utanför statsbudgeten. Dessutom skapar en ny företagsform ökade möjligheter för verket att i samarbete med privata företag genomföra stora gemensamma projekt.

Utskottet har tidigare i detta avsnitt tillstyrkt förslaget med en avgiftsfinansiering av vägbyggnadsprojekt. På så sätt skapas möjlighet att utanför statsbudgeten finansiera vägbyggen. Utskottet har också tillstyrkt möjligheten till att tidigarelägga byggande av vägar och broar genom förskottering av medel från bl. a. företag. Genomförande av stora vägbyggnadsprojekt kan därför ske i samarbete med privata företag.

Utskottet finner att de önskemål som framförs i motionen kan bli tillgodosedda utan att man behöver ge vägverket en ändrad företagsform. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

11 Hemställan

Utskottet hemställer

Bilismen och lastbilstrafiken (s. 15)

1. beträffande *bilismen och lastbilstrafiken*

att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

Vägpolitiken inför 1990-talet (s. 16)

2. beträffande *de vägpolitiska målen*

att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

Åkerifrågor (s. 17)

3. beträffande *åkeribranschens utveckling och struktur*

att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

4. beträffande *höjning av tillåtna fordonsvikter*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1.

5. beträffande *förslag till ändring i lagen om överlastavgift*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1.

Vinterväghållning (s. 18)

6. beträffande *dubbdäcksanvändning*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och lämnar motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 7 och 1987/88:T95 (c) yrkande 12 utan särskild åtgärd.

7. beträffande *användningen av salt på vägarna*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T308 (fp) lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1.

8. beträffande *teknikutveckling*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1.

Vägarna och väghållningsansvaret (s. 20)

9. beträffande *den framtida väghållningen*
att riksdagen godkänner de av regeringen i proposition 1987/88:50 bilaga 1 förordade riktlinjerna.

10. beträffande *en översyn av lagen om enskilda vägar*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T341 (fp) utan särskild åtgärd.

Anslags- och bidragsfrågor (s. 21)

11. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 10 700 000 kr.

12. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med avslag på motionerna 1987/88:T29 (s) yrkande 2, 1987/88:T35 (c) yrkande 1, 1987/88:T301 (c) yrkande 2 samt 1987/88:T317 (c) till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 4 925 000 000 kr.

13. beträffande *beställningsbemyndiganden åt vägverket*
att riksdagen medger att regeringen får lämna vägverket bemyndiganden för den statliga vägdriften i enlighet med regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1.

14. beträffande *överföring av medel mellan olika anslag*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1

a) medger att regeringen vid behov när allmän väg för vilken staten är väghållare övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslaget B2. Drift av statliga vägar och anslaget B6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar.

b) medger att regeringen vid ändringar i väghållningsansvaret får överföra medel mellan anslaget B2. Drift av statliga vägar och anslaget B5. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator,

15. beträffande *jämkning av kostnadsramarna*
att riksdagen godkänner att jämkning under åren 1988 och 1989 av kostnadsramarna för anslaget B2. Drift av statliga vägar får ske i enlighet med regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

16. beträffande *justeringar mellan drift- och byggandeanslagen*
att riksdagen godkänner att jämkning mellan anslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

17. beträffande *hyresköpsavtal*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 godkänner att vägverket får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 90 000 000 kr.,

18. beträffande *övervakning av hastighetsbestämmelserna*
att riksdagen godkänner att anslaget B2. Drift av statliga vägar får användas för anskaffning av utrustning för hastighetsövervakning i enlighet med regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

19. beträffande *tilläggsbidrag*
att riksdagen godkänner att anslaget B2. Drift av statliga vägar får användas för tilläggsbidrag till Drift av kommunala vägar och gator i enlighet med regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

20. beträffande *Blåviksfärjan*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T22 (c) yrkande 8,

21. beträffande *bildödade renar i Norrbottens län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T212 (m) i denna del,

22. beträffande *skyldighet att varna vägfarande i samband med beläggningsarbeten*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T303 (fp),

23. beträffande *instängsling av väg*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T311 (s),

24. beträffande *användning av dolomit*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T319 (fp) utan särskild åtgärd,

25. beträffande *en sammanhållen investeringsplanering*
att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen i proposition 1987/88:50 bilaga 1 förordade riktlinjerna för investeringsverksamheten och investeringsplaneringen i denna del,

26. beträffande *riktlinjer för och anslag till Byggande av riksvägar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 till *Byggande av riksvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 1 222 000 000 kr.,

27. beträffande *dispositionen av utgående reservationer*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 bemyndigar regeringen att besluta om dispositionen av utgående reservationer på anslagen Byggande av statliga vägar och Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1987/88,

28. beträffande *en överföring av medel för byggande av riksvägar*
att riksdagen godkänner att medel från anslaget Byggande av riksvägar får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

29. beträffande *förbifarter i Värmlands län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T29 (s) yrkande 1,

30. beträffande *ett vägpaket till Värmlands län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T72 (vpk) yrkande 1,

31. beträffande *förbifarter vid Gislaved och Vaggeryd*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T56 (fp) och 1987/88:T314 (s),

32. beträffande *förbifarten vid Vadstena*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T345 (m),

33. beträffande *kringfartsleder i Stockholmsområdet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T346 (m) yrkande 4,

34. beträffande *motorvägssträckningen genom Ljungskile*
att riksdagen avslar motionerna 1987/88:T322 (c) och 1987/88:T331 (vpk) yrkande 1 i denna del,

35. beträffande *finansieringen av utbyggnaden av väg E6 på sträckan Stenungsund–Ljungskile*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1 om användningen av anslaget B3. för att täcka kapitalkostnader för utbyggnad av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund–Ljungskile,

36. beträffande *riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med avslag på motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 1, 1987/88:T46 (fp) yrkande 3, 1987/88:T48 (c) yrkandena 15, 22 och 29 samt 1987/88:T66 (vpk) yrkande 32 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 650 000 000 kr.,

37. beträffande *överföring av medel från anslaget Byggande av länstrafikanläggningar*
att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

38. beträffande *förstärkning av grusvägar*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T46 (fp) yrkande 4, 1987/88:T75 (fp) yrkande 4, 1987/88:T219 (c) yrkande 2, 1987/88:T301 (c) yrkande 1 och 1987/88:T328 (c),

39. beträffande *brobyggnader i Bohuslän*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T57 (fp) yrkande 3, 1987/88:T302 (c) och 1987/88:T323 (m),

40. beträffande *anläggningar för strömförsörjning till trådbussar*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T28 (s) yrkande 1 utan särskild åtgärd.

41. beträffande *spårbunden trafik i stadskärnorna* att riksdagen lämnar motion 1987/88:T75 (fp) yrkande 3 utan särskild åtgärd,

42. beträffande *riktlinjer för och anslag till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 110 000 000 kr.,

43. beträffande *användningen av anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator*
att riksdagen
a) godkänner att anslaget får användas för bidrag till trafiksignalanläggningar och handikappanpassning i enlighet med vad som anförs i proposition 1987/88:50 bilaga 1,
b) lämnar motion 1987/88:T26 (s) yrkande 3 utan särskild åtgärd,

44. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 670 000 000 kr.,

45. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 30 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 422 000 000 kr.,

46. beträffande *byggande och underhåll av skogsbilvägar*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T53 (m),

47. beträffande *överföring av medel för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar och gator*
att riksdagen godkänner att medel från anslaget får föras över mellan åren 1988 och 1989 i enlighet med vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

48. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 35 400 000 kr.,

49. beträffande *användningen av anslaget Tjänster till utomstående*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88:100 bilaga 8 anfört om användningen av anslaget för upprustning av vissa vägar,

50. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 till *Vägverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 38 325 000 kr.,

51. beträffande *användningen av anslaget Vägverket: Försvarsuppgifter*
att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket det beställningsbemyndigande som av föredragande departementschefen förordas i proposition 1987/88:100 bilaga 8,

52. beträffande *samordning av civila vägplaner och krigsvägplaner*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T208 (c) yrkande 1.

53. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 till *Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 590 000 000 kr.,

54. beträffande *bestämmelserna för fordonsvikter*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1 om användningen av anslaget Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för utbyggnad av fasta vågstationer,

55. beträffande *inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 23, 1987/88:T205 (c) yrkande 2 och 1987/88:T347 (c),

56. beträffande *bestämmelser om drivaxeltrycket för fordon*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T32 (s) utan särskild åtgärd,

Vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m.m. (s. 40)

57. beträffande *vägverkets avkastningsbedömningar av investeringar*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 20, 1987/88:T310 (m) och 1987/88:T346 (m) yrkandena 1 och 2,

58. beträffande *en ny Europaväg i ett inlandsläge mellan Göteborg och Karesuando*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T35 (c) yrkande 3, 1987/88:T60 (fp), 1987/88:T63 (fp) yrkande 3, 1987/88:T313 (s), 1987/88:T332 (s), 1987/88:T339 (fp) och 1987/88:T344 (m) utan särskild åtgärd,

59. beträffande *motorvägsprojektet Scandinavian Link*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 30 i denna del och 1987/88:T331 (vpk) yrkande 2 i denna del,

60. beträffande *väganslagen till Stockholms län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T346 (m) yrkande 3,

61. beträffande *transportanläggningar i Stockholms län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T23 (s),

62. beträffande *riksvägar i Södermanlands län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T334 (s),

63. beträffande *kommunikationerna i Kronobergs län*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T209 (s) i denna del och 1987/88:T217 (fp) i denna del,

64. beträffande *vägar och kollektivtrafik i Stockholms län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T226 (fp) yrkande 3,

65. beträffande *ökade väganslag till Kalmar län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T40 (s),

66. beträffande *Skånelänens kommunikationer*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T213 (m) yrkande 2,

67. beträffande *ombyggnad av den norra infarten till Malmö*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T214 (m) yrkande 1,

68. beträffande *vägnätet i Skåne*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T223 (fp) yrkande 6,

69. beträffande *utbyggnad och upprustning av vägar i Bohuslän*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T57 (fp) yrkandena 1 och 2,

70. beträffande *byggande av vägar i Göteborgs och Bohus län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T321 (c) yrkandena 1 och 2,

71. beträffande *en väg mellan Ellös och Varekil*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T324 (m),

72. beträffande *vägutbyggnader och vägplanering i Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T205 (c) yrkande 1, 1987/88:T225 (fp) yrkande 3 och 1987/88:T307 (s),

73. beträffande *väganslagen till Sjuhäradsbygden*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T312 (c),

74. beträffande *länsvägarna i Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T338 (m) och 1987/88:T340 (fp),

75. beträffande *väg E18 på delen Kristinehamn–Karlskoga*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T29 (s) yrkande 3,

76. beträffande *väg E18 på sträckan Köping–Örebro*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T309 (s),

77. beträffande *väganslag till Värmlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T42 (c,m,fp) yrkande 1, 1987/88:T207 (s) yrkandena 1 och 2 samt 1987/88:T224 (m) yrkande 1,

78. beträffande *ett väghyggnadsprogram för Västmanland*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T211 (fp) i denna del,

79. beträffande *ett fungerande vägnät i Dalarna*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 6 i denna del,

80. beträffande *väginvesteringar i Gävleborgs län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T216 (m) i denna del,

81. beträffande *vägnätet i Västernorrlands län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T78 (c) och 1987/88:T228 (m) yrkande 3,

82. beträffande *vägstandarden i Jämtlands län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T38 (m) yrkande 1,

83. beträffande *en utbyggnad av väg E4 längs Norrlandskusten*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T43 (fp),

84. beträffande *utbyggnad av riksväg 29*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T316 (fp) och 1987/88:T327 (s),

85. beträffande *Arningeleden*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T45 (s),

86. beträffande *ombyggnad av riksväg 60*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T63 (fp) yrkandena 1 och 2,

87. beträffande *utbyggnad av riksväg 31*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T318 (s),

88. beträffande *en ombyggnad av riksväg 41*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T304 (m) och 1987/88:T335 (fp).

89. beträffande *ett färdigställande av länsväg 181*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T320 (c), 1987/88:T336 (m) och 1987/88:T343 (fp),

90. beträffande *en komplettering av arbetsplatsen för motorvägsbygget på E6*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T329 (m),

91. beträffande *en upprustning av sträckan Uppsala–Strängnäs–Norrköping*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T203 (m) yrkande 4,

92. beträffande *förbättring av vägarna 49 och 195*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T326 (s),

93. beträffande *utbyggnad av Europaväg 66*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T204 (fp) yrkande 1,

94. beträffande *förbättringar av Europaväg 3*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T333 (s),

95. beträffande *upprustning av väg 46*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T315 (s),

96. beträffande *utbyggnad av vägen mellan Vansbro och Sälen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T337 (m),

97. beträffande *en vägförbindelse för Talma sameby*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T342 (s),

Vägtrafikens kostnadsansvar (s. 46)

98. beträffande *grunder för vägtrafikens kostnadsansvar*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen härom anfört i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

99. beträffande *beskattning av traktorer*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T10 (s),

Avgiftsfinansierade vägar och tidigareläggning av väginvesteringar (s. 47)

100. beträffande *avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T54 (m,fp), 1987/88:T89 (m) yrkande 8 och 1987/88:T325 (fp) antar det i proposition 1987/88:50 bilaga 1 framlagda förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948) samt lämnar motion 1987/88:T85 (m) yrkande 21 utan särskild åtgärd,

101. beträffande *tidigareläggning av byggande av vägar och broar genom förskottering från kommuner och företag*
att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med avslag på motionerna 1987/88:T35 (c) yrkande 2 och 1987/88:T305 (m) bemyndigar regeringen att medge vägverket att finansiera vägbyggande med lån från kommuner och företag,

b) lämnar motionerna 1987/88:T330 (m) och 1987/88:T346 (m) yrkande 5 utan särskild åtgärd,

102. beträffande *en ändrad företagsform för vägverket*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T89 (m) yrkande 9.

Stockholm den 3 maj 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp).

Reservationer

1. Bilismen och lastbilstrafiken (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Det kan" och på s. 16 slutar med "och lastbilstrafiken " bort ha följande lydelse:

Propositionen konstaterar att vägtrafiken har en dominerande roll i det svenska transportsystemet. Det är obestridligt. Propositionen ser detta som resultatet av en i huvudsak spontan utveckling. Den bortser därvid från att det funnits mycket starka och medvetna privata aktörer bakom bilismens och vägtrafikens våldsamma expansion, här i landet främst de stora biltillverkarna. Propositionen inte bara noterar och accepterar detta bilsamhälle utan vill aktivt befästa det genom massiva investeringar i dess infrastruktur.

Utskottet vill framhålla att marschen bort från detta bildominerade samhälle måste inledas. Investeringarna i vägnätet måste minska och ytterligare medel måste föras över till miljövänligare transportsystem, främst järnvägen.

Utskottets bedömning är att man i propositionen gör sig skyldig till en felaktig slutsats genom att hänvisa till bilismens utveckling som vore den ödesbunden eller oberoende. Bilismen har genom politiska beslut – eller brist på beslut – växt ohejdat. Ökningen av landsvägstrafiken, speciellt tunga transporter, är enligt utskottet förkastlig. Tätortstrafikens ökning har lett till akuta hälso- och miljöproblem som inte kan önskas bort. De måste åtgärdas och för detta krävs handlingskraft.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *bilismen och lastbilstrafiken*
att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Höjning av tillåtna fordonsvikter (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet vill här" och på s. 18 slutar med "tillåtna fordonsvikter" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner att de satsningar som sker för att öka bärigheten på vägar och broar som angelägna. På grund av den ökade tunga trafiken och de överlaster som under lång tid slitit ner viktiga delar av vägsystemet är behovet av upprustning i dag akut.

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

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *höjning av tillåtna fordonsvikter*
> att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Motorvägssträckningen genom Ljungskile (mom. 34)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan konstatera att nya fakta och argument har tillkommit som gör att den planerade motorvägssträckningen genom Ljungskile bör omprövas. Eftersom ekonomiska medel ännu inte anvisats för utbyggnad av motorvägen norr om Ljungskile ges rådrum för förnyad prövning. Det finns alternativ som är klart bättre än den arbetsplan som nu fastställts med knappast möjliga röstmarginal och som innebär att en vägbank för all framtid förstör Ljungskiles genuina och maritima karaktär. Samtidigt förorsakar vägbanken en överbelastning av miljön i form av avgaser och buller.

En förnyad utredning bör därför snarast genomföras med en vägsträckning förslagsvis förlagd under havsviken eller enligt ett något modifierat östligt alternativ.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T322 (c) tillstyrks och att motion T331 (vpk) yrkande 1 i denna del avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

> 34. beträffande *motorvägssträckningen genom Ljungskile*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T322 (c) och med avslag på motion 1987/88:T331 (vpk) yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört;

4. Motorvägssträckningen genom Ljungskile (mom. 34)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Motorvägsbyggnationen har mött en mycket stark opinion. Sveriges miljörörelse står enig och har visat i ord och handling att man anser regeringens beslut i september 1987 om att ge klarsignal till byggstart bygger på felaktigt beslutsunderlag. Utbyggnaden av E6 till motorväg skövlar lagskyddade områden.

Utskottet konstaterar att vpk i riksdagen har bestämt avvisat såväl motorvägsbyggnationen som ScanLink-projektet i sin helhet. Enligt uttalande till tidningen Ny Teknik av Kjell-Olof Feldt har vägbeslutet mototiverats av ett krav från P G Gyllenhammar. I ett meddelande, 1986:1, från länsstyrelsen i Kalmar län, uppges samma bevekelsegrunder.

Kravet på samhällsekonomisk nytta, till vilket det hänvisas i väg- och miljölagstiftningen, har åsidosatts. Den samhälleliga analys, som gjordes först i efterhand, visade att projektet med motorvägsutbyggnaden skulle gå med 421 milj. kr. i förlust (Vägverkets promemoria 1986-10-24). Den arbetsplan som utarbetades sommaren 1987 visade att samhällets förlust uppgår till ca 700 milj.kr., vilket blivit känt bl. a. genom en rapport av Johan Trouve, vid universitetet i Linköping.

Motorvägsbyggnationen i Bohuslän kommer om den inte avbryts att vara det utan jämförelse dyraste i den svenska vägbyggnadshistorien. Byggandet av en kilometer väg vid Uddevalla kräver lika mycket pengar som flera län tilldelats för länsväginvesteringar under en hel tioårsperiod.

Utskottet menar att de utgifter som kan besparas samhället om motorvägsprojektet avbryts måste användas för att rusta upp dels väg E6 i Bohuslän av trafiksäkerhetsskäl, dels till mycket välmotiverade upprustningar i eftersatta län som Jämtlands län.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion T331 (vpk) yrkande 1 i denna del tillstyrks och att motion T322 (c) avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

> 34. beträffande *motorvägssträckningen genom Ljungskile*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T331 (vpk) yrkande 1 i denna del och med avslag på motion 1987/88:T322 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar (mom. 36)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Samtidigt kan" och på s. 31 slutar med "motionsyrkanden avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan inte godta att regeringen på egen hand skall på olika delanslag kunna fördela medel för byggande av länsvägar och andra anläggningar som är av stor betydelse för samfärdseln inom länen.

Enligt utskottets mening rör den inbördes fördelningen av dessa medel mycket centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att riksdagen tar ställning till huvudinriktningen genom att anslaget delas på specificerade delanslag, framför allt när det fr. o. m. nästa budgetår kommer att handla om att fördela insatserna mellan vägar och järnvägar. Anslaget B4. Byggande av länstrafikanläggningar bör således enligt utskottets mening under nästa budgetår fördelas på delposter för vardera länsvägar, statskommunvägar, kollektivtrafikanläggningar, miljövänliga trafikmedel samt cykelleder.

För budgetåret 1989/90 bör länsjärnvägar uppföras som en särskild delpost. Som ett övergående provisorium för budgetåret 1988/89 bör regeringen bemyndigas att använda medel ur delanslagen för sådana länsjärnvägsinvesteringar som kan tänkas bli aktuella redan innan analys och planering av hela investeringsbehovet har slutförts.

Utskottet kan också konstatera att väginvesteringarnas andel av BNP har sjunkit. Andelen var på 1960-talet ca 1,5 % men är nu nere på 0,5 %. Under senare år har dessutom underhållet eftersatts kraftigt. Det är enligt utskottets mening nu angeläget att åter kunna öka insatserna för att förbättra vägnätet.

Betydande delar av väginvesteringarna har styrts till några storskaliga projekt. Byggande av en kilometer motorväg vid Uddevalla kräver lika mycket pengar som flera län tilldelats för länsväginvesteringar under en hel tioårsperiod.

Enligt utskottets mening är det särskilt angeläget att göra satsningar på *länsvägnätet*. Detta belastas i dag av omfattande tunga transporter framför allt för skogsnäringens behov men också för andra näringar. Ca 3000 mil av sammanlagt 8000 mil länsvägar saknar i dag beläggning. Utskottet anser därför att anslaget till länstrafikanläggningar bör tillföras ytterligare 355 milj.kr. som bör anvisas till byggande av länsvägar. Dessa medel bör framför allt användas för beläggning av grusvägar, vilket automatiskt medför en viss bärighetsförstärkning samtidigt som underhållskostnaderna på sikt blir lägre. Ett tioårsprogram härför bör utarbetas där bl. a. vinsterna ur underhållssynpunkt analyseras.

Sammanfattningsvis anser utskottet att till anslaget B4. Byggande av länstrafikanläggningar bör tillföras 1 005 000 000 kr. med följande fördelning:

1. Länsvägar	500 000 000 kr.
2. Statskommunvägar	100 000 000 kr.
3. Kollektivtrafikanläggningar	300 000 000 kr.
4. Miljövänliga trafikmedel	85 000 000 kr.
5. Cykelleder	20 000 000 kr.
Summa	**1 005 000 000 kr.**

Genom en höjning av delposten för länsvägar skapas ökade förutsättningar för att ett stort antal angelägna vägförbättringar kan genomföras på länsvägnätet. Det innnebär inte att riksdagen bör gå in och behandla enskilda vägbyggnadsärenden. Den ordning som finns med en decentraliserad vägplanering bör ligga fast. Genom anslagshöjningen kan emellertid inom en given ram ett byggande av åtskilliga länsvägprojekt möjliggöras. Utskottet vill särskilt peka på vad som framhålls i motionerna T321 (c) yrkandena 1 och 2 om *byggande av vägar i Göteborgs och Bohus län*, T205 (c) yrkande 1 och T225 (fp) yrkande 3 som båda handlar om *vägutbyggnader och vägplanering i Älvsborgs län*, T312 (c) yrkandena 1 och 3 om *väganslagen till Sjuhäradsbygden*, T42 (c,m,fp) yrkande 1, T207 (s) yrkandena 1 och 2 samt T224 (m) yrkande 1 som alla tre avser *väganslag till Värmlands län* samt T320 (c), T336 (m) och T343 (fp) som samtliga tre handlar om *ett färdigställande av länsväg 181*.

Enligt utskottets mening är det bl. a. av trafiksäkerhetsskäl angeläget att byggandet av *cykelvägar* påskyndas. Detta kan nu ske genom att de bidrag som hittills utgått till bl. a. byggande av cykelvägar förstärks genom ett sammanförande till en särskild statsbidragsram. Utskottet finner det lämpligt att bidraget kan lämnas från ett och samma anslag till såväl väghållande som icke väghållande kommuner. Utskottet finner också den angivna bidragsramen väl avvägd.

Vad utskottet nu anfört med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 innebär att motionerna T22 (c) yrkande 1 och T48 (c) yrkandena 15, 22 och 29 tillstyrks och att motion T66 (vpk) yrkande 32 avstyrks. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T46 (fp) yrkande 3 torde få anses delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

> 36. beträffande *riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar*
>
> att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motion 1987/88:T46 (fp) yrkande 3, med bifall till motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 1 och 1987/88:T48 (c) yrkandena 15, 22 och 29 samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 32 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 1 005 000 000 kr.,

6. Riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar (mom. 36)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Samtidigt kan" och på s. 31 slutar med "motionsyrkanden avstyrks" bort ha följande lydelse:

För utskottet framstår det som uppenbart att marschen bort från det bildominerade samhället måste inledas. Utskottet kan inte acceptera att man med massiva investeringar vill befästa dess infrastruktur. Ytterligare medel måste i stället föras över till miljövänligare transportsystem, främst järnvägen.

Utskottet ser det som positivt att beslut om investeringar i länstrafikanläggningar decentraliseras. Utskottet vill dock varna för att vägtrafikanläggningar kan komma att prioriteras på järnvägens bekostnad.

När det gäller investeringar i cykeltrafikleder vill utskottet se regeringens förslag till medelsanvisning som ett helt otillräckligt belopp. Utskottet föreslår en fördubbling till 40 milj.kr.

Vad utskottet nu anfört med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 innebär att motion T66 (vpk) yrkande 32 tillstyrks och att motionerna T22 (c) yrkande 1, T48 (c) yrkandena 15, 22 och 29 samt T46 (fp) yrkande 3 avstyrks. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

> 36. beträffande *riktlinjer för och anslag till Byggande av länstrafikanläggningar*
>
> att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1, med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 32 och med avslag på motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 1, 1987/88:T48 (c) yrkandena 15, 22 och 29 samt 1987/88:T46 (fp) yrkande 3 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 670 000 000 kr.,

7. Förstärkning av grusvägar (mom. 38)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "följaktligen motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

En grundläggande förutsättning för en positiv utveckling av regionalt utsatta delar i allmänhet och landsbygden i synnerhet är ett bra och fungerande vägnät. Det är enligt utskottets mening nödvändigt att länsvägnätet får en rimlig andel av de ekonomiska resurser som avdelas för investeringar.

Under senare år har emellertid riksvägarna fått en allt större andel av de ekonomiska resurserna inom ramen för en totalt minskande volym för väginvesteringar. Tillgängliga medel har i allt större utsträckning satsats i stora och dyra vägprojekt.

För utskottet framstår det som i hög grad angeläget att en större del av resurserna nu kommer länsvägnätet till godo. En upprustning av detta vägnät har stor betydelse för att förbättra infrastrukturen i regionalt utsatta landsdelar. Utskottet bör därför hos regeringen begära att ett tioårigt program för förstärkning och beläggning av återstående grusvägar i länsvägnätet tas fram. En sådan satsning skulle samtidigt visa en vilja från samhällets

sida att förbättra förhållandena i utsatta regioner. Den skulle bidra till att skapa optimism och framtidstro och vara till nytta för hela landet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T219 (c) yrkande 2 tillstyrks och att syftena med motionerna T46 (fp) yrkande 4, T75 (fp) yrkande 4, T301 (c) yrkande 1 och T328 (c) till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

38. beträffande *förstärkning av grusvägar*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T219 (c) yrkande 2 och med anledning av motionerna 1987/88:T46 (fp) yrkande 4, 1987/88:T75 (fp) yrkande 4, 1987/88:T301 (c) yrkande 1 och 1987/88:T328 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Anslaget Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (mom. 45)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Utskottet vill" och på s. 36 slutar med "yrkande 30 avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner det befogat med en uppräkning av anslaget till enskilda vägar och en återgång till de bidragsregler som gällde före år 1984. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion T48 (c) yrkande 30 att en höjning av anslaget bör ske med 60 milj.kr. utöver vad regeringen föreslagit. Utskottet vill särskilt hänvisa till att i de mest utpräglade glesbygderna är denna del av vägnätet mycket betydelsefull.

dels att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 30 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 482 000 000 kr.,

9. Inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna (mom. 55)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Beträffande de" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet har tidigare uttalat att det kan godta den av regeringen föreslagna medelsramen för särskilda bärighetshöjande åtgärder. Däremot finns det anledning att ifrågasätta användningen av medlen. I exempelvis Västerbottens län används hela 90 % av de tilldelade medlen för brobyggen i den jämförelsevis expansiva kustregionen i länet. Enligt utskottets mening är det angeläget att prioritera åtgärder i de mest utsatta bygderna. Även utanför

skogslänen finns vägar som uppvisar liknande problem. Det är viktigt att också dessa län kan få del av insatserna för att höja standarden på länsvägarna. Ett genomförande av regeringens förslag skulle enligt utskottets mening komma att missgynna flera län i landet som har skogsindustri och ett sekundärt och tertiärt vägnät med stora bärighetsproblem.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 (c) yrkande 23 tillstyrks och att syftet med motionerna T205 (c) yrkande 2 och T347 (c) i allt väsentligt blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 55 bort ha följande lydelse:

> 55. beträffande *inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 23 och med anledning av motionerna 1987/88:T205 (c) yrkande 2 och 1987/88:T347 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. En ny Europaväg i ett inlandsläge mellan Göteborg och Karesuando (mom. 58)

Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Anna Wohlin-Andersson (c) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 41 börjar med "Utskottet kan" och på s. 42 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Vid utvecklingen av kommunikationerna bör enligt utskottets mening stamvägnätet få spela en avgörande roll. Det projekt med en inlandsväg – en Europaväg i nord–sydlig sträckning genom Norrlands inland – som aktualiserats tillhör denna typ av angelägna framtidsprojekt. Inte minst för utvecklingen av näringslivet i inlandet skulle en Europaväg från Göteborg till Karesuando bli av stor betydelse. Via Göteborg skulle denna led få en direktkoppling till kontinenten.

En Europaväg i ett inlandsläge mellan Göteborg och Karesuando är enligt utskottets uppfattning så viktig att regeringen bör låta utreda frågan och komma med förslag till närmare sträckning av leden.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T35 (c) yrkande 3 och T339 (fp) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna T60 (fp), T63 (fp) yrkande 3, T313 (s), T332 (s) och T344 (m) torde få anses i huvudsak tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 58 bort ha följande lydelse:

> 58. beträffande *en ny Europaväg i ett inlandsläge mellan Göteborg och Karesuando*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T35 (c) yrkande 3 och 1987/88:T339 (fp) samt med anledning av motionerna 1987/88:T60 (fp), 1987/88:T63 (fp) yrkande 3, 1987/88:T313 (s), 1987/88:T332 (s) och 1987/88:T344 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Motorvägsprojektet Scandinavian Link (mom. 59)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "De direktiv" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner det anmärkningsvärt att den trafikpolitiska propositionen, trots sitt omfång, inte berör frågan om ScanLink-projektet, trots att detta projekt spelar en stor roll i debatten och bevisligen finns med i regeringens överväganden. Utskottet finner därför anledning att bestämt säga nej till ScanLink och den ideologi projektet står för. Bakom ligger stora ekonomiska vinstintressen med utgångspunkt i ett bilindustriellt komplex, som nu är utvidgat till ett nära samarbete med elektronikindustrin. Utskottet finner det helt oacceptabelt att den svenska regeringen på detta sätt agerar enligt den ekonomiska elitens önskemål. EG-krafternas intresse av att gynna ScanLink-konsortiets propagandagrupp bevisas av att EG anslagit 4 milj.kr. till konsortiet. Övernationella organs inblandning minskar Sveriges oberoende som nation.

Utskottet anser att trafikplaneringen bör få en helt annan inriktning bort från storskaliga projekt som är ägnade att underlätta ytterligare ökad landsvägstrafik. Utskottet förordar mera energieffektiva och miljövänliga trafiklösningar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T66 (vpk) yrkande 30 i denna del och T331 (vpk) yrkande 2 i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 59 bort ha följande lydelse:

> 59. beträffande *motorvägsprojektet Scandinavian Link*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T66 yrkande 30 i denna del och 1987/88:T331 (vpk) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Grunder för vägtrafikens kostnadsansvar (mom. 98)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 46 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "trafikpolitiska propositionen" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottets finner att regeringen gjort en alldeles för försiktig beräkning av biltrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Detta gäller framför allt för den tunga lastbilstrafiken, där man i propositionen långtifrån beaktat de enorma kostnader som denna trafik åsamkar samhället. Utskottet anser att varken EG eller skogsbolagen skall kunna ge direktiv till hur de svenska vägarna skall rustas upp, när det i stället är så att den tunga trafiken inte ens nu betalar för sina kostnader.

För tätortstrafiken bör även andra ekonomiska styrmedel användas än de som anges i den trafikpolitiska propositionen.

Det torde ankomma på regeringen att återkomma med nya beräkningar rörande vägtrafikens kostnadsansvar.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 98 bort ha följande lydelse:

98. beträffande *grunder för vägtrafikens kostnadsansvar*
att riksdagen godkänner vad utskottet anfört med anledning av föredragande departementschefens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1,

13. Avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen (mom. 100)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 49 börjar med "I samband" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

I samband – – – (= utskottet s. 49) – – – från miljösynpunkt.

Utskottet, som alltså finner det lämpligt att ett system med avgiftsfinansiering av vägbyggen kan genomföras, kan emellertid inte ansluta sig till föredragandens förslag att regeringen skall pröva varje enskilt fall, där det är aktuellt att ett vägbyggnadsprojekt helt eller delvis skall finansieras genom avgiftsupptagning.

Möjligheterna till alternativ finansiering blir även efter förslagets genomförande för begränsade. Det finns ingen anledning att principiellt utesluta andra väghuvudmän än stat och kommuner, i vart fall inte om meningen är att, såsom i Österledsprojektet, det allmänna skall överta väghållarskapet sedan avgifterna finansierat projektet. Det är tvärtom en fördel att låta enskilda intressenter ta den "affärsrisk" som investeringen för med sig.

Över huvud taget måste kommunerna få större möjligheter att själva bedöma såväl finansierings- som huvudmannaskapsfrågorna. Kommunerna får inte undanhållas möjligheten till alternativ finansiering av vägobjekt som är angelägna för befolkning och utveckling i kommunerna.

Utskottet avvisar därför att varje sådant enskilt ärende skall beslutas av regeringen.

Beträffande avgiftssystemet vill utskottet också uttala att detta sätt att finansiera byggande av vägar och broar inte får ge möjlighet till att avgiftsfinansiera redan anlagda vägar eller tas ut på en vägdel för att bekosta en annan. Detta innebär att motion T85 (m) yrkande 21 tillstyrks.

Utskottets ställningstagande innebär även att syftet med motionerna T54 (m,fp), T89 (m) yrkande 8 samt T325 (fp) blir tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört innebär att det av regeringen framlagda lagförslaget bör ges den innebörd som utskottet angivit. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 100 bort ha följande lydelse:

100. beträffande *avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen*
att riksdagen

a) avslår det i proposition 1987/88:50 bilaga 1 framlagda förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948),

b) med anledning av vad föredragande departementschefen härom anfört och motionerna 1987/88:T54 (m,fp), 1987/88:T89 (m) yrkande 8 och 1987/88:T325 (fp) samt med bifall till motion 1987/88:T85 (m) yrkande 21 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen (mom. 100)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 49 börjar med "I samband" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner att en ändring i väglagen som möjliggör en finansiering av vägbyggande genom avgiftsupptagning enbart syftar till att ytterligare öka biltrafiken. Utskottet vänder sig mot en sådan inriktning av trafikpolitiken. Målet måste i stället vara att begränsa biltrafiken, framför allt i de större tätorterna, så att miljön kan bli dräglig för människorna. Detta kan ske med hjälp av en väl utvecklad kollektivtrafik med nolltaxa samt olika ekonomiska styrmedel.

Utskottet avstyrker den föreslagna lagändringen liksom också motionerna T54 (m,fp), T85 (m) yrkande 21, T89 (m) yrkande 8 och T325 (fp).

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 100 bort ha följande lydelse:

100. beträffande *avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen*

att riksdagen

a) avslår det i proposition 1987/88:50 bilaga 1 framlagda förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948),

b) avslår motionerna 1987/88:T54 (m,fp), 1987/88:T85 (m) yrkande 21, 1987/88:T89 (m) yrkande 8 och 1987/88:T325 (fp),

15. Tidigareläggning av byggande av vägar och gator genom förskottering från kommuner och företag (mom. 101)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 50 börjar med "Beträffande vad" och på s. 51 slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Beträffande vad – – – (= utskottet s. 50) – – – vara ändamålsenlig.

Med anledning av tidigare motioner om att forcera fram en upprustning av vägnätet, bl. a. i Jämtlands län, förutsatte utskottet i sitt betänkande TU 1986/87:19 att regeringen skulle återkomma med förslag till extern finansiering av vägprojekt.

Det har regeringen nu gjort bl. a. genom sitt förslag till tidigareläggning av byggande av vägar och broar genom förskottering. Utskottet tillstyrker förslaget utom på en punkt, nämligen att ersättning inte skall kunna utgå för räntekostnader under den tid vägbyggnadsprojektet pågår.

Regeringens förslag att bemyndiga vägverket att tidigarelägga byggande av vägar eller broar med förskottering från kommuner eller företag kan enligt utskottets mening i vissa tättbefolkade trafikintensiva delar av landet underlätta genomförandet av angelägna projekt. Om denna ordning inte skall föranleda en fortsatt koncentration av investeringarna, förutsätter det emellertid att vägverket i övriga delar av landet bemyndigas ersätta de kommuner eller företag som förskotterar en väg- eller broinvestering för räntekostnaderna. Sådan ersättning för räntekostnaderna bör enligt utskottets mening utgå fram till dess att väg- eller broprojektet inlöses av staten.

I övrigt kan trafikutskottet ansluta sig till vad finansutskottet uttalat i sitt yttrande FiU 1987/88:3 y att det bör av riksdagens beslut klart framgå att lån åt vägverket endast bör avse tidigareläggning av väg- och brobyggen där förskottering (lån) sker från kommuner eller företag. Förskotteringen får heller inte omfatta lånevillkor som strider mot bestämmelserna i upphandlingskungörelsen.

Det torde ankomma på regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att tillgodose utskottets önskemål.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T35 (c) yrkande 2 tillstyrks och motion T305 (m) avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Motionerna T330 (m) och T346 (m) yrkande 5 bör lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

dels att utskottets hemställan under 101 bort ha följande lydelse:

> 101. beträffande *tidigareläggning av byggande av vägar och gator genom förskottering från kommuner och företag*
> att riksdagen
>
> a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1, med bifall till motion 1987/88:T35 (c) yrkande 2 och med avslag på motion 1987/88:T305 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
>
> b) lämnar motionerna 1987/88:T330 (m) och 1987/88:T346 (m) yrkande 5 utan särskild åtgärd,

16. Tidigareläggning av byggande av vägar och gator genom förskottering från kommuner och företag (mom. 101)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 50 som börjar med "Beträffande vad" och på s. 51 slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en ordning med tidigareläggning av väg- och brobyggen genom lånefinansiering kommer att bidra till att försämra miljön i de större tätorterna. Bakom ett sådant förslag ligger den marknadsföring som sköts av bl. a. det bilindustriella komplexet.

Vad som i stället måste ske är begränsningar av biltrafikens ohämmade tillväxt med dess miljöförstöringar och energislöseri. Detta kan ske genom en starkt förbättrad kollektivtrafik samt olika ekonomiska styrmedel.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker förslaget att regeringen får medge att vägverket får finansiera vägbyggande med lån. Även motionerna T35 (c) yrkande 2, T305 (m), T330 (m) och T346 (m) yrkande 5 avstyrks.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 101 bort ha följande lydelse:

> 101. beträffande *tidigareläggning av byggande av vägar och gator genom förskottering från kommuner och företag*
> att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motionerna 1987/88:T35 (c) yrkande 2, 1987/88:T305 (m), 1987/88:T330 (m) och 1987/88:T346 (m) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. En ändrad företagsform för vägverket (mom. 102)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 51 börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner att det är ett intressant uppslag som förs fram i motionsyrkandet. En utredning bör därför tillsättas för att överväga en ändrad företagsform för delar av vägverket.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T89 (m) yrkande 9 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 102 bort ha följande lydelse:

> 102. beträffande *en ändrad företagsform för vägverket*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T89 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. De vägpolitiska målen (mom. 2)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (c) anför:

Vi kan i stora delar ansluta oss till de mål för vägpolitiken som anförs men vill också se ett genomförande av dessa bl. a. på regionalpolitikens område. Vi vill också betona att en framsynt trafikpolitik måste främja utvecklingen av lokalsamhället med närhet till arbete, bostäder och service. En framsynt trafikpolitik måste inriktas på att effektivt betjäna alla landets delar, dvs. utgöra en av de främsta stöttepelarna för regionalpolitiken.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. Vi anser därför att en framåtsyftande trafikpolitik måste främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Ur energisynpunkt måste transportsystemet i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor. Trafikpolitiken måste också beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter.

2. De vägpolitiska målen (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anför:

I särskilda reservationer i anslutning till trafikutskottets betänkanden om trafikpolitiken och EG-frågorna reser jag allvarliga invändningar mot regeringens förslag inom vägpolitiken. Jag har därvid framhållit följande:

- Tunga landsvägstransporter på sträckor över 30 mil bör förbjudas genom ny lagstiftning i kombination med att järnvägens kapacitet successivt byggs ut för att motsvara kraven på effektivitet i godstrafiken.
- Den s. k. harmoniseringen med EG och förslag i enlighet med vitboken, som påverkar den svenska trafikpolitiken i riktning mot ökad massbilism och allt tyngre lastbilstransporter, är oacceptabel. Vpk motsätter sig ändrad lagstiftning enligt denna "EG-modell". Vpk finner förslaget att ytterligare höja de högsta tillåtna maxvikterna för tunga fordon som klart olämpligt.
- Jag vill också hänvisa till förslag som kommer att behandlas i andra utskottsbetänkanden. Det gäller att bestämmelser för högsta tillåtna hastigheter bör genomföras så att 110 km/tim. sänks till 100 och 90 km/tim. till 80 fr. o. m. försommaren 1988. Dispenser skall vara möjliga för olika glesbygdsområden.
- Vpk har också föreslagit att det bör införas ytterligare skärpta utsläppskrav på bensindrivna personbilar samt minskade utsläpp i den befintliga fordonsparken.
- Vpk föreslår vidare att avgaskraven för lastbilar och bussar bör tidigareläggas och införas samtidigt med att det sker i USA. För tunga fordon bör ett obligatorium införas så tidigt att det sista steget av rening kommer att gälla fr. o. m. år 1994.

3. Instängsling av väg (mom. 23)

Viola Claesson (vpk) anför:

Jag delar utskottets uppfattning att det är förenat med nackdelar med viltstängsel utefter långa sträckor utmed vägarna utan några passager.

Det kan emellertid samtidigt konstateras att viltolyckorna inte minskar. Detta är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan handlar också om djurens möjlighet att röra sig på stråk där de faktiskt har historisk företrädesrätt. Viltstängsel är ingen hållbar lösning i längden. Den är dålig för djuren och för människorna som i praktiken blir utestängda från den allemansrättsliga terrängen. Den enda hållbara lösningen är sänkta och åtlydda fartgränser, enligt vpk:s program, och minskad biltrafik.

4. Väganslagen för Stockholms län (mom. 60)

Görel Bohlin (m) anför:

Jag delar utskottets uppfattning att det inte ankommer på riksdagen att uttala sig till förmån för enskilda projekt. Jag finner det riktigt att det görs även regionalpolitiska bedömningar vid prioriteringarna. Jag vill emellertid erinra om att denna aspekt bara är en av flera faktorer i vägverkets samhällsekonomiska avkastningsbedömningar. Övriga faktorer såsom minskade tidskostnader för trafikanter och näringsliv, minskade fordonskostnader, minskad olycksrisk, miljöaspekter m.m. vägs också in och visar på den samhällsnytta och höga avkastning som vägobjekt i Stockholms län ger. Detta bör ge utslag vid fördelningen av medel *mellan* länen.

Jag kan konstatera att anslagen för vägbyggande och underhåll av läns- och riksvägar har till Stockholms län varit alltför låga i många år. Pengarna har helt enkelt inte räckt till ens för det akuta behovet av förbättringar och än mindre för nybyggnation. Stockholms län har en ungefär 20-procentig andel av landets befolkning. Andelen av trafikarbetet är ännu större och andelen trafikolyckor – den s. k. olyckskvoten – dess värre den allra största.

Trafiksituationen i Stockholmsområdet är nu mycket besvärlig och medför så stora negativa miljömässiga och ekonomiska konsekvenser för samhället, näringslivet och den enskilde att det krävs krafttag för att åstadkomma en positiv förändring.

I motion T346 (m) ges en rad exempel på vägbyggnadsprojekt i Stockholmsregionen som sedan länge bedömts som samhällsekonomiskt angelägna men som inte kunnat genomföras till följd av brist på medel till länet. Ett genomförande av dessa projekt skulle vara till nytta för befolkning och näringsliv inte endast i Stockholms län utan också för stora delar av landet i övrigt, detta till följd av den omfattande genomfartstrafik som passerar länet.

5. Vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m.m. (mom. 70, 72, 73, 77 och 89)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anför:

Såsom framhålls i ett stort antal centermotioner är det angeläget att det sker en upprustning av länsvägnätet. Detta belastas av omfattande tunga transporter framför allt för skogsnäringens behov men också från andra näringar.

Vi delar utskottsmajoritetens inställning att det är olämpligt att riksdagen går in och fattar beslut om prioriteringar av enskilda vägbyggnadsobjekt. Vi vill dock framhålla att med den höjning med 355 milj.kr. av delanslaget för byggande av länsvägar som vi föreslår inom ramen för anslaget B4. Byggande av länstrafikanläggningar blir det ökade förutsättningar för att en lång rad vägbyggnadsprojekt på länsvägnätet kan sättas i gång.

Förslag till

Lag om ändring i väglagen (1971: 948)

Härigenom föreskrivs att 29 § i väglagen (1971: 948)[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	29 §
Regeringen kan bestämma att avgift får *tagas* ut för begagnande av *färja*.	Regeringen kan bestämma att avgift får *tas* ut för begagnande av *väg*. *Närmare föreskrifter om sådana avgifter meddelas av regeringen.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988. Avgift för begagnande av sådan väganordning som inte är färja får tas ut endast om byggandet har påbörjats efter lagens ikraftträdande.

[1] Lagen omtryckt 1987:459

Innehållsförteckning

Sammanfattning i
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 2
Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna 2
Anslagsfrågor m.m. 3
Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) 4
Motionerna 4
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 ... 4
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 .. 8
Betänkandets disposition 14
Utskottet 15
1 Bilismen och lastbilstrafiken 15
2 Vägpolitiken inför 1990-talet 16
3 Åkerifrågor 17
4 Vinterväghållning 18
5 Teknikutveckling 19
6 Vägarna och väghållningsansvaret 20
7 Anslags- och bidragsfrågor 21
7.1 Ämbetsverksuppgifter m.m. 21
7.2 Drift av statliga vägar 21
7.3 Sammanhållen investeringsplanering 25
7.4 Byggande av riksvägar 26
7.5 Investeringar i länstrafikanläggningar 28
7.6 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator 33
7.7 Bidrag till drift av kommunala vägar och gator 35
7.8 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar 35
7.9 Tjänster till utomstående 36
7.10 Försvarsuppgifter 37
7.11 Särskilda bärighetshöjande åtgärder 37
8 Motionsyrkanden beträffande vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m.m. 40
9 Vägtrafikens kostnadsansvar 46
10 Avgiftsfinansierade vägar samt tidigareläggningar av väginvesteringar 47
11 Hemställan 51
Reservationer 59
Särskilda yttranden 71
Förslag till ändring i väglagen (1971:948) 74

Svenskt Tryck Stockholm 1988