Trafikutskottets betänkande

1982/83:12

om anslag till Vägväsende (prop. 1982/83:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Vägväsende

Anslagen till vägväsende m. m. Regeringens förslag i proposition 1982/83:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt B. Vägväsende (s. 20–55) Allmän översikt och punkterna B 1.–B 9.. till medelsanvisning m. m. under de skilda väganslagen innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1983/84 anvisas ett förslagsanslag på 6 670 000 kr. (punkt B 1.),

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

att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 3 525 000 000 kr. (punkt B 2.),

att regeringen medges att vid behov låta statens vägverk överföra medel mellan anslaget Drift av statliga vägar och anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (punkt B 2.),

att regeringen medges att låta statens vägverks kostnadsramar för drift av byggande av statliga vägar jämkas för åren 1983 och 1984 (punkt B 2.),

att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 900 000 000 kr. (punkt B 3.),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 1 020 800 000 kr. (punkt B 4.),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 340 000 000 kr. (punkt B 5.),

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

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 540 500 000 kr. (punkt B 6.),

att en ändrad planeringsordning för byggande av enskilda vägar genomförs (punkt B 7.),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 30 000 000 kr. (punkt B 7.),

att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1983/84 anvisas ett förslagsanslag på 26 600 000 kr. (punkt B 8.),

att regeringen medges att lämna statens vägverk beställningsbemyndigande avseende reservbromateriel (punkt B 9.),

att till Statens vägverk: Försvarsuppgifter för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 26 250 000 kr. (punkt B 9.).

Motionerna

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–5),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om målsättningen för den statliga vägpolitiken,

2. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1983/84 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 16,8 milj. kr. sänkt reservationsanslag på 1004 milj. kr.,

3. att riksdagen beslutar avslå regeringens förordade riktlinjer för ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar,

4. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1983/84 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 80,5 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 621 milj. kr.,

5. att riksdagen beslutar att till Bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden för budgetåret 1983/84 anvisa ett reservationsanslag på 20 milj. kr.

I motion 1982/83:298 av Marianne Karlsson (c) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att omskyltning skall ske utmed E 4 i enlighet med vad som anförs i motionen.

I motion 1982/83:332 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att viss försöksverksamhet beträffande samverkan mellan kommuner, vägverket och luftfartsverket i vad avser utnyttjande av maskinanvändning och personalresurser.

I motion 1982/83:391 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen sägs om ökad trygghet för de anställda och bättre planeringsförutsättningar för statens vägverk,

2. att riksdagen som sin mening uttalar att landets väginvesteringar skall till den absolut övervägande delen ske via anslag på vägverkets ordinarie budget.

I motion 1982/83:469 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär snabba åtgärder för att bevara vägstationen i Los i full utsträckning.

I motion 1982/83:600 av Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående ökade insatser för vägnätet i Kalmar län.

I motion 1982/83:611 av Börje Hörnlund m. fl. (c) yrkas

1. att riksdagen beslutar att bidraget till enskilda vägar också fortsättningsvis skall utgå med 70 %,

2. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1983/84 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 80,5 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 621 milj. kr.

I motion 1982/83:619 av Sigvard Persson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om prioriteringen av väganslagen.

I motion 1982/83:626 av Nils Åsling (c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att vid utarbetandet av nästa flerårsplan för Jämtlands län utrymme bereds för ett genomförande av Vallsundsbroprojektet och att medelstilldelningen blir sådan att broprojektet inte inkräktar på övriga angelägna vägprojekt i Jämtlands län.

I motion 1982/83:771 av Gunnar Björk i Gävle och Gunnel Jonäng (båda c) yrkas att riksdagen i skrivelse till regeringen föreslår att man beaktar vad som framförs i motionen om bidrag till enskilda vägar i Gävleborgs län.

I motion 1982/83:779 av Larz Johansson och Tage Sundkvist (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en fortsatt utbyggnad av väg E 4.

I motion 1982/83:781 av Maj-Lis Landberg och Inge Carlsson (båda s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen närmare låter utreda frågan om en vidgad roll för länsvägnämnderna i vad avser väg- och trafikfrågor.

I motion 1982/83:783 av Bo Nilsson (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av en allmän färjeled mellan Ven och Landskrona.

I motion 1982/83:974 av Agne Hansson (c) yrkas att riksdagen uttalar att vägstationen i Målilla skall vara kvar.

I motion 1982/83:975 av Evert Hedberg m. fl. (s, m, c, fp) yrkas att riksdagen uttalar sig för att utbyggnaden av vägsträckan Långås–Gunnestorp på E 6 sker som motorväg.

I motion 1982/83:976 av Sven Henricsson och John Andersson (båda vpk) yrkas att riksdagen med ändring i proposition 1982/83:100 (bilaga 8) till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisar ett med 80 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag till 620 500 000 kr.

I motion 1982/83:980 av Göthe Knutson m. fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen framförs om en försöksverksamhet med entreprenör för driften av Högsäters färja i Värmlands län.

I motion 1982/83:1118 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 delvis och 5),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som allmänt anförs beträffande åtgärder inom trafiken och hemställer om förslag härom,

5. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag angående byggande av vägar inom Stockholms län.

Motiveringen till motionsyrkandena återfinns i motion 1982/83:1117 (vpk).

I motion 1982/83:1400 av Gunnar Björck i Värmdö (m) yrkas att riksdagen beslutar att väglagens vägrättsbegrepp förtydligas därhän att markägare skall kunna kräva att vägverket inköper erforderliga vägområden och därvid svara för kostnaderna, lantmäritekniskt och annorledes, för de förändringar i fastighetsbildningen som blir följden.

I motion 1982/83:1406 av Sigrid Danielsson och Karl-Eric Norrby (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om bidrag till drift av enskilda vägar.

I motion 1982/83:1410 av Arne Fransson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att bidraget till enskilda vägar även i fortsättningen skall utgå med 70 %.

I motion 1982/83:1413 av Siri Häggmark m. fl. (m, c, fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för att ersätta vissa färje- och båtförbindelser inom Öckerö kommun med broar.

I motion 1982/83:1418 av Per-Richard Molén (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen ger statens vägverk i uppdrag att höja boggitrycket och bruttovikten inom ramen för oförändrat axeltryck i de delar av landet där vägnätet håller en sådan standard.

I motion 1982/83:1420 av Bertil Måbrink och Sven Henricsson (båda vpk) yrkas att riksdagen till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1983/84 beslutar anvisa 10 000 000 kr. utöver regeringens förslag för att möjliggöra påbörjande av upprustningsarbete på väg 83.

I motion 1982/83:1421 av Anders Nilsson och Ingvar Johnsson (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ny sträckning av väg 44 mellan Trollhättan och Håborg (Grästorp).

I motion 1982/83:1584 av Olle Westberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 delvis och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1582 (s) anförs om att vägstationen i Los bibehålls.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1582 (s) anförs om att vid fördelning av utökade anslag för vägbyggande beakta sysselsättningsläget i Gävleborgs län.

I motion 1982/83:1922 av Görel Bohlin (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om viadukt över järnvägen vid Märsta.

I motion 1982/83:1928 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4),

1. att riksdagen till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 6 000 000 kr.,

2. att riksdagen till Drift av statliga vägar för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 3 485 000 000 kr.,

3. att riksdagen till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 840 000 000 kr.,

4. att riksdagen till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 1 000 000 000 kr.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:1927 (m).

I motion 1982/83:1934 av Claes Elmstedt m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om extern finansiering av broar.

I motion 1982/83:1946 av Paul Jansson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ny sträckning av väg 43 mellan Snipebro (Floby) och Stenunga (Herrljunga).

I motion 1982/83:1950 av Elver Jonsson och Christer Eirefelt (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen utan avbrott på sträckan Borås–Berghem fullföljer ombyggnaden av riksväg 41.

I motion 1982/83:1952 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Kerstin Andersson (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående ändrade bidragsregler, anslagen till enskilda vägar samt bärighetsupprustning av broar i Älvsborgs län.

I motion 1982/83:1954 av Einar Larsson m. fl. (c,s,m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om byggstart av vägen Glemmingebro–St. Herrestad–Ystad.

I motion 1982/83:1959 av Per-Axel Nilsson m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om byggande av en bro över Fårösund i Gotlands län.

I motion 1982/83:1961 av Mats Olsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att utbyggnaden av riksväg 29 etapp III i Blekinge får högsta prioritet vid eventuell utdelning av extra

anslag till vägbyggande i landet.

I motion 1982/83:1964 av Birger Rosqvist (s) yrkas att riksdagen uttalar att indragning av vägstationer i situationer liknande dem som anförs i motionen (Målilla, Kristdala) bör uppskjutas i avvaktan på närmare utredningar.

I motion 1982/83:1965 av Åke Selberg och Frida Berglund (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående byggandet av en broförbindelse mellan norra och södra Bredåker i Lule älv.

I motion 1982/83:1974 av Margareta Winberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om statsbidrag till enskilda vägar.

I motion 1982/83:2128 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2126 (c) anförs beträffande en upprustning av vägnätet i Malmöhus län.

I motion 1982/83:2185 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–4),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen i fråga om brobyggen,

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om en snar utbyggnad av E 6 till motorvägsstandard i enlighet med vad som anförs i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande kringfartsleder.

I motion 1982/83:2190 av Sture Korpås m. fl. (c, fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–4),

2. att riksdagen beslutar att uttala att en bro bör byggas mellan Öregrund och Gräsö samt att detta projekt ges högsta prioritet.

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära initiativ syftande till att arnöbornas direktförbindelse med det uppländska fastlandet tryggas.

4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att vägkorsningen E 18 väg 55 vid Litslena kyrka görs planfri och att detta projekt ges hög prioritet.

I motion 1982/83:2195 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en snabbare ombyggnad av E 4, sträckan Gävle–Axmarby bör ske,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att delar av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge bör upprustas.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:2194 (c).

Utskottet

Anslags- och bidragsfrågor

Från anslaget *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* betalas kostnader för central administration, översiktlig vägplanering och fastställande av arbetsplaner samt järnvägsärenden.

Föredragande departementschefen beräknar kostnaderna för år 1984 till 6,67 milj. kr. och föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med detta belopp.

I motion 1982/83:1928 (m) föreslås – under hänvisning till de i motion 1982/83:2107 (m) uppdragna riktlinjerna för den ekonomiska politiken samt till nödvändigheten av ytterligare besparingar i statsverksamheten – att anslaget tas upp med 6,0 milj. kr.

Utskottet, som vill erinra om att anslaget är ett förslagsanslag, tillstyrker regeringens förslag och avstyrker följaktligen motionsyrkandet i fråga.

I föregående års budgetproposition beräknades *väganslagen* till sammanlagt ca 5 190 milj. kr. för budgetåret 1982/83. På tilläggsbudget I för nämnda budgetår har vidare beräknats medel under två nya anslag *Särskilda väginvesteringar och Åtgärder mot eftersatt underhåll* med 268 milj. kr. resp. 100 milj. kr. Härutöver har under år 1982 betydande medel – ca 1 100 milj. kr. – anvisats med stöd av den s. k. finansfullmakten för sysselsättningsfrämjande väginvesteringar. Genom de nämnda besluten kommer enligt föredragande departementschefen framför allt väginvesteringarna att hållas på en hög nivå också under åren 1983 och 1984, vilket utskottet finner angeläget. Utskottet har också tidigare uttalat sig för en höjd ambitionsnivå i detta avseende.

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

Anslaget är för innevarande budgetår 3 171 milj. kr. Härtill kommer 75 milj. kr. som anvisats för åtgärder mot eftersatt vägunderhåll.

Verksamheten under anslaget baseras i stor utsträckning på den femårsplan för driftverksamheten som vägverket antagit för åren 1982–1986. Anslagsutvecklingen de senaste åren har inneburit en lägre verksamhetsvolym än den vidmakthållandenivå som verket förordat med ledning av det trafikpolitiska beslutet. Verksamheten kan dock enligt föredragandens mening i vissa avseenden begränsas i förhållande till den av verket förordade målsättningen, vilket också delvis redan skett. De minskade väghållningsinsatserna har anpassats till trafiken, vilket innebär att de lågtrafikerade vägarna inte kan påräkna lika hög service- och underhållsnivå som de mera

trafikerade vägarna. För den senare kategorin vägar sker ingen förändring av väghållningsstandarden.

Med hänsyn till det statsfinansiella läget kan vidare enligt propositionen någon sådan väsentlig höjning som erfordras för att nå den högre nivån i verkets driftplanering inte påräknas de närmaste åren. Med denna utgångspunkt anses det vara väsentligt att verksamheten kan drivas på ett sådant sätt att någon ytterligare minskning av driftåtgärderna inte behöver vidtas. Föredraganden säger sig också ha beräknat anslaget till den statliga driftverksamheten utifrån dessa förutsättningar. Detta måste då innebära att verket anpassar sina personella och övriga resurser under femårsperioden *med beaktande av målen för vägpolitiken* och en beräknad realt oförändrad anslagsnivå.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden därvid givit uttryck åt. Enligt utskottets mening kan uttalandena i propositionen inte, såsom i motion 1982/83:297 (c) görs gällande, sägas vara oförenliga med 1979 års trafikpolitiska beslut i denna del – att målet för vägpolitiken borde vara *både* att höja trafiksäkerheten *och* att åstadkomma största möjliga likställighet i landets olika delar vad beträffar framkomlighet och bärighet. Utskottet anser f. ö. denna målsättning alltjämt böra gälla. I likhet med motionärerna anser också utskottet att länsvägarna bör ges en *rimlig* andel av driftanslaget.

Utskottet finner under hänvisning till det nu anförda någon särskild skrivelse till regeringen beträffande målet för vägpolitiken ej påkallad och avstyrker därför motionärernas förslag härom.

För nästa budgetår (verksamhetsåret 1984) föreslås av föredraganden en höjning av anslaget med 354 milj. kr. jämfört med det av riksdagen för innevarande budgetår anvisade beloppet. Anslaget kommer därmed upp i en nivå av 3 525 milj. kr. Med beaktande av möjliga rationaliseringsåtgärder m. m. och den inhämtning av eftersatt vägunderhåll som tidigare beslutats innebär detta enligt föredraganden en i stort oförändrad medelsram.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen och avstyrker följaktligen yrkandet i motion 1982/83:1928 (m) om en minskning av anslaget till 3 485 milj. kr.

Utskottet har intet att erinra mot att under anslaget 10 milj. kr. beräknas för sådan upprustning av statliga vägar som kan erfordras i samband med ett kommunalt övertagande av väghållningen i tätorter. Vägverket har enligt propositionen fått regeringens uppdrag att uppta förhandlingar med kommuner där ett kommunalt övertagande av väghållningen kan bidra till ett totalt sett bättre utnyttjande av samhällets resurser för väghållningen. Det måste enligt föredraganden vara av ett väsentligt intresse för såväl den enskilde medborgaren som för samhället i stort att där så är möjligt uppnå en bättre väghållning inom ramen för de tillgängliga statliga och kommunala resurserna. Då det nu är svårt att förutse utfallet av dessa förhandlingar och

de medelsbehov som kan bli aktuella för bidrag till nya väghållande kommuner föreslås regeringen få riksdagens bemyndigande att vid behov låta vägverket överföra medel mellan det statliga driftanslaget och anslaget för drift av statskommunala vägar. Utskottet tillstyrker att så sker.

Föredragandens förslag att vägverket genom lämpligt avvägda beställningsbemyndiganden ges möjlighet att anskaffa de olika anläggningstillgångarna så ekonomiskt som möjligt tillstyrks av utskottet. Det innebär en nivå för beställningsbemyndigandet om 115 milj. kr. för år 1984 och 120 milj. kr. för åren 1985 och 1986 i 1984 års beräknade prisnivå. Därmed sker en höjning av tidigare lämnade bemyndiganden för åren 1985 och 1986 med 5 milj. kr. för vartdera året. För år 1987 behöver verket vidare ett nytt beställningsbemyndigande på 90 milj. kr.

Utskottet tillstyrker slutligen att kostnadsramen för år 1984 för anslaget Drift av statliga vägar – liksom för anslaget Byggande av statliga vägar – i princip bestäms till samma belopp som anslaget. Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter att i den mån arbetsmarknadsläget, kraven på ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra skäl motiverar det, bemyndiga vägverket att under år 1983 resp. år 1984 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1983 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen, som anvisas för verksamhetsåret 1984.

I motion 1982/83:297 (c) begärs ett särskilt anslag om 20 milj. kr. för *bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden.*

Utskottet vill med anledning härav erinra om att medel av betydande omfattning för sådana ändamål regelmässigt beräknas under driftanslaget. För innevarande budgetår har dessutom av regeringen i september 1982 ett belopp om 15 milj. kr. i särskild ordning anvisats härför. Utskottet är för sin del inte berett att tillstyrka den av motionärerna nu föreslagna ytterligare medelsanvisningen – under särskilt anslag – och avstyrker därför motionen i denna del.

Den i motion 1982/83:600 (c) begärda *specialdestinationen av vägmedel för upprustning av grusvägar – inkl. enskilda vägar – i Kalmar län* är utskottet inte berett att tillstyrka. Med anledning av vad motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande vill utskottet dock erinra om föredragandens uttalanden under anslaget till byggande av enskilda vägar. En utgångspunkt vid beräkningen av detta anslag förklaras sålunda vara att vägverket skall arbeta för att de många angelägna broinvesteringarna och förstärkningsarbetena på det enskilda vägnätet tas upp i ett särskilt beredskapsprogram för väginvesteringar. Dessa åtgärder anses nämligen mycket lämpliga att utföra som beredskapsarbeten. Utskottet finner under hänvisning bl. a. till det anförda

någon framställning i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför yrkandet härom.

Detsamma gäller begäran i motion 1982/83:1952 (c) i här berörd del om anvisande av särskilda medel för bärighetsupprustning av *mindre vägar och broar i Älvsborgs län.*

I motion 1982/83:1413 (m,c,fp) föreslås bl. a. *finansiering av vissa brobyggen* i Öckerö kommun med anlitande av kapitalmarknaden. Även i motion 1982/83:1934 (c) föreslås extern finansiering av brobyggen.

I samband med behandlingen av anslaget till drift av statliga vägar togs i förra årets budgetproposition upp frågan om *ersättande av vissa färjeleder med broförbindelser.* En redogörelse lämnades därvid för statsmakternas tidigare beslut i denna fråga och den utredning i ämnet som verkställts av vägverket. De nämnda besluten innebar bl. a. att det för finansieringen av broinvesteringarna är möjligt att använda medel för beredskapsarbeten eller sådana medel för andra sysselsättningsfrämjande åtgärder som står till regeringens förfogande genom den s. k. finansfullmakten. Vidare har vägverkets utredning visat att vissa objekt har så hög företagsekonomisk lönsamhet att de bör kunna genomföras även om det inte visar sig lämpligt att utföra dem som beredskapsarbeten. Vägverket har därför bemyndigats att i sådana fall använda driftmedel för att bygga broar som ersätter färjeleder.

Med anledning av föredragandens sålunda gjorda uttalanden framfördes motionsledes vissa förslag om lånefinansiering eller någon form av "leasingförfarande" för tidigareläggande av byggande av sådana broar.

Utskottet fann sig för sin del inte berett att utan närmare utredning biträda förslagen härom men förutsatte att vid den fortsatta beredningen av budgetfrågorna inom regeringskansliet ytterligare överväganden i ämnet komme att ske. I avvaktan på en redovisning härför och eventuella förslag i kommande budgetproposition ansåg utskottet att motionsyrkandena borde lämnas utan åtgärd.

Föredraganden framhåller i den nu föreliggande propositionen att vägverket – för att rationaliseringen på detta område ytterligare skall ökas – i de kommande direktiven för vägplaneringen för åren 1984–1993 skall ges möjlighet att lägga särskild vikt vid sådana företagsekonomiskt lönsamma objekt utan hinder av det gängse samhällsekonomiska synsättet i planeringen. Utskottet, som finner det riktigt att så sker, vill också understryka föredragandens uttalande att i detta sammanhang det reinvesteringsbehov som föreligger i befintligt brobestånd bör inta en framskjutande plats.

Utskottet anser under hänvisning till det anförda yrkandena i de förut nämnda motionerna 1982/83:1413 (m, c, fp) – om ett brosystem i Öckerö kommun – i denna del och 1982/83:1934 (c) om finansiering av broar kunna lämnas utan åtgärd.

Till yrkandet i förstnämnda motion i återstående del återkommer utskottet i det följande under avsnittet om flerårs- och fördelningsplanerna.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* har sedan år 1979 varit 900 milj. kr. för år. För budgetåret 1983/84 förordas ett anslag av samma storlek. Härvid bör dock enligt propositionen beaktas att av anslaget 30 milj. kr. – avseende tunnelbaneinvesteringar – föreslås bli överförda till anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Åt motsatt håll föreslås 10 milj. kr. – för bidrag till cykelleder m. m. i kommuner som inte är egna väghållare – överförda till det statliga byggnadsanslaget. Det nu förordade anslaget innebär följaktligen i realiteten en uppräkning med 20 milj. kr.

I motion 1982/83:391 (vpk) erinras om att väginvesteringarna i stor utsträckning sker i form av beredskapsarbeten m. m. Detta system är enligt motionärerna ägnat att driva på neddragningen av vägverkets ordinarie byggnadsverksamhet samt medverka till otrygghet för personalen liksom försämrade planeringsförutsättningar för verket. Motionärerna begär därför att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna dels vad som anförts i motionen om ökad trygghet för de anställda och bättre planeringsförutsättningar för vägverket, dels att landets väginvesteringar till den absolut övervägande delen skall ske via anslag på verkets ordinarie budget.

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

De nämnda medelstillskotten har inneburit att vägbyggandet enligt flerårsplanerna för statliga vägar i stort sett har kunnat hållas. För byggandet av statskommunala vägar enligt fördelningsplanen har emellertid en betydande eftersläpning på ca två år uppstått genom de besparingsåtgärder som statsmakterna för ett par år sedan beslöt om för denna kategori väginvesteringar.

Det är nu enligt föredragandens mening nödvändigt att väghållarna på ett bättre sätt än hittills skett kan beakta de särskilda medelstillskotten i sin planering. Inte minst när det gäller de personella resurserna och organisationen för vägplanerings- och byggnadsverksamheten anses detta vara väsentligt.

Ett annat betydelsefullt motiv för att i planeringen beakta de särskilda medelstillskotten är att väginvesteringarna härigenom kan inplaceras i planerna enligt den prioritetsordning som myndigheter och kommuner i resp. län finner bäst förenlig med de av riksdagen fastlagda vägpolitiska målen. Eftersom vägplaneringen omfattar en tioårsperiod kommer ett stort

antal vägobjekt att kunna inplaceras genom den nu förordade ordningen. Med en utökad planeringsram blir det också möjligt att reservera ett mindre utrymme i planerna för sådana vägobjekt som kan tillkomma efter det att planerna fastställts. Härvid nämns väginvesteringar som motiveras av mera betydande samhällsförändringar av typen större industrilokaliseringar och upptagande av gruvdrift eller som på annat sätt är behövliga investeringar för att kunna tillgodose tillkommande transportbehov, som tidigare inte kunnat beaktas i planeringen. Härigenom kan en viss flexibilitet medges i planeringen utöver den möjlighet till jämkning av planerna som finns enligt nuvarande ordning.

Föredraganden säger sig vidare avse att senare föreslå regeringen att de nya flerårsplanerna för åren 1984–1993 skall baseras på ordinarie anslag samt därutöver 500 milj. kr. för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl. Det betyder att för första året i den nya planen väginvesteringar för 1 400 milj. kr. kommer att tas med. Bedömningen av planeringsramens storlek har baserats på ett genomsnitt av de senaste fem årens byggnadsverksamhet. På motsvarande sätt anses den nya fördelningsplanen för byggande av statskommunvägar böra grundas på en planeringsnivå som ligger 60 milj. kr. över det ordinarie anslaget, vilket ger en total planeringsram av 400 milj. kr.

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

Med beaktande bl. a. av det nu anförda kan utskottet inte finna det påkallat att från riksdagens sida göra de uttalanden som begärts i motion 1982/83:391 (vpk). Densamma avstyrks därför.

Beträffande anslagets storlek för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1984) tillstyrker utskottet regeringens förslag att detsamma tas upp med 900 milj. kr. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1982/83:1928 (m) om en minskning med 60 milj. kr. till 840 milj. kr. Vidare avstyrks motion 1982/83:1420 (vpk) om höjning av anslaget med 10 milj. kr. – att specialdestineras för påbörjande av upprustning av väg 83 mellan Ramsjö och Ånge. Frågan om detta företags utförande torde f. ö. liksom andra sådana böra behandlas i den för prövning av vägärenden stadgade ordningen. En redovisning härför lämnas av utskottet i det följande under avsnittet om flerårs- och fördelningsplanerna.

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

Föredraganden har vid sin bedömning av anslagsbehovet räknat med att en förhållandevis stor anslagsökning erfordras för att täcka kommunernas ökade driftkostnader för väghållningen. En höjning av anslaget med 119,8 milj. kr. eller 26,6 % jämfört med innevarande anslagsnivå föreslås därför, vilket innebär att för nästa budgetår, avseende 1984 års verksamhet, anvisas 570,3 milj. kr. Riksdagen har tidigare i samband med behandlingen av den nyssnämnda propositionen om ett utökat kommunalt väghållningsansvar antagit en planeringsram för bidragsåret 1983 innebärande ett medelsbehov på 450,5 milj. kr. Detta belopp anses nu böra anvisas. Sammantaget innebär detta att för bidragsåren 1983 och 1984 ett anslag på (450,5 + 570,3) 1 020,8 milj. kr. anvisas för nästa budgetår.

I motion 1982/83:297 (c) anses en så kraftig ökning av anslaget som föreslås i propositionen inte vara nödvändig. Höjningen föreslås därför böra begränsas till 103 milj. kr., – enligt motionärerna motsvarande pris- och löneomräkning för två år – och anslaget följaktligen tas upp med 1 004 milj. kr.

I motion 1982/83:1928 (m) föreslås, under hänvisning till behovet i nuvarande statsfinansiella läge av en minskning av anslagen även inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, att anslaget för nästa budgetår tas upp med 1 000 milj. kr.

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

Anslaget *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* uppgår för innevarande budgetår till 320 milj. kr. Från detta anslag lämnas fr. o. m. år 1984, i mån av tillgång på medel, bidrag med 70 % av kostnaderna till byggande av statskommunvägar, cykelleder och väg- eller gatuanläggningar för kollektiv persontrafik. Till byggande av spåranläggningar för lokal kollektiv persontrafik utgår bidrag med 50 % av kostnaderna. Särskilda bidrag till större byggnadsobjekt utgår enligt av vägverket fastställd fördelningsplan för tio år. Fördelningsplanen skall förnyas vart femte år. Till mindre anläggningar, cykelleder m. m. lämnas generella (schablon-) bidrag. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning m. m.

Med beaktande av förut omnämnda överföringar av medel i vad avser

tunnelbaneinvesteringar och byggande av cykelleder föreslås i propositionen att anslaget för nästa budgetår tas upp med 340 milj. kr. Utskottet tillstyrker att så sker.

Anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* är för innevarande budgetår upptaget med 274,8 milj. kr. Riksdagen har vidare beslutat en planeringsram, som för bidragsåret 1983 uppgår till 297 milj. kr. Dessa medel bör enligt föredraganden nu anvisas. Det enskilda driftbidragsanslaget anses vidare, i likhet med övriga anslag till vägväsendet, böra avse framförliggande kalenderår. För att uppnå enhetlighet och bättre planeringsförutsättningar förordas sålunda att medel nu också anvisas för verksamhetsåret 1984. Förslaget medför ingen extra budgetbelastning med hänsyn till att bidragen utbetalas efter resp. bidragsårs utgång.

I anslutning härtill erinras om att det statliga bidraget till de enskilda vägarna har tillkommit för att ersätta väghållarna för de kostnader det innebär att enskilda vägar hålls öppna för allmän trafik. Förutom det statliga bidraget förekommer i betydande omfattning kommunala bidrag till den enskilda väghållningen. Ca 93 % av de enskilda bidragsvägarna har beräknats också få kommunala bidrag. I många fall innebär detta att de enskilda väghållarna har samtliga kostnader för väghållningen täckta med bidrag.

Statens kostnader för denna bidragsgivning har vidare enligt fördraganden stigit kraftigt under senare år. Med hänsyn till de starkt ökade bidragskraven under anslaget har det inte varit möjligt, annat än i mycket begränsad omfattning, att lämna bidrag till nytillkommande vägar. Med beaktande av de medelsbehov som framdeles kommer att krävas för väghållningen och det begränsade budgetutrymmet kommer möjligheterna vara små att ge bidrag till nya vägar. För att i framtiden således kunna ge fler enskilda vägar bidrag måste enligt propositionen utrymme härför skapas genom en omprövning av nuvarande verksamhet och omfördelning av resurserna.

Föredraganden föreslår därför att en omläggning av den statliga bidragsgivningen genomförs på så sätt att bidragen till enskild väghållning fr. o. m. år 1984 utgår med 50 % av de beräknade kostnaderna. Härutöver bör enligt nuvarande ordning, när det är särskilt motiverat, ett med 15 procentenheter förhöjt bidrag kunna utgå. För t. ex. drift av enskilda färjeleder bör vägverket med hänsyn till de speciella förutsättningarna i varje enskilt fall kunna besluta om ännu högre bidrag. Bidraget bör dock inte i något fall överstiga nuvarande högsta bidragsprocent – 85 %. Det förutsätts få ankomma på regeringen att utfärda de författningar som erfordras.

Med de anslag som förordas för nästa budgetår räknar föredraganden också med ett ökat utrymme för nyintagning av enskilda vägar i bidragsgivningen. Medelsbehovet beräknas till 243,5 milj. kr. för verksamhetsåret 1984. Sammantaget innebär regeringens förslag att 540,5 milj. kr. (297 + 243,5) anvisas under anslaget för budgetåret 1983/84.

I motion 1982/83:297 (c) avvisas bestämt såväl de nya bidragsreglerna som den kraftiga beskärningen av anslaget, vilket i stället föreslås höjt med 80,5 milj. kr. till 621 milj. kr. Yrkanden av samma innebörd återfinns i motion 1982/83:611 (c).

Också i motion 1982/83:976 (vpk) yrkas med avslag på de nya bidragsreglerna en höjning av anslaget – i detta fall med 80 milj. kr. till 620,5 milj. kr.

Även i motionerna 1982/83:1406 (c) och 1982/83:1410 (c) yrkas ett bibehållande av nuvarande procentsatser.

Detsamma gäller i princip motionerna 1982/83:771 (c) och 1982/83:1952 (c), i vilka även begärs att situationen i fråga om Gävleborgs län resp. Älvsborgs särskilt beaktas.

I motion 1982/83:1974 (s) yrkas att regeringen drar tillbaka sitt förslag om generell neddragning av bidragssatsen och i stället överväger en differentiering som innebär bättre utjämning av kostnaderna mellan landets olika delar.

Utskottet har för sin del och på de av föredraganden anförda skälen funnit sig böra biträda regeringens förslag om ändrade bidragsregler och tillstyrker därför desamma. Utskottet vill därvid särskilt understryka vad föredraganden anfört om möjligheterna att i särskild ordning låta ett förhöjt bidrag utgå och förutsätter också att så sker i all den utsträckning så befinns möjligt – framför allt för vägar med besvärlig och kostsam vinterväghållning. Utskottet förutsätter också att regeringen noga följer effekterna av det nya bidragssystemet. Av det anförda följer att utskottet avstyrker samtliga nu berörda motionsyrkanden beträffande bidragsreglernas utformning.

Utskottet tillstyrker även föredragandens förslag till en medelsanvisning för nästa budgetår om 540,5 milj. kr. och avstyrker följaktligen de i de förut nämnda motionerna begärda ändringarna i denna del.

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

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

Föredraganden säger sig, såsom förut nämnts, vid beräkningen av anslaget ha utgått från att vägverket skall arbeta för att de många angelägna broinvesteringarna och förstärkningsarbetena på det enskilda vägnätet av verket tas upp i ett särskilt beredskapsprogram över väginvesteringar, eftersom dessa byggnadsåtgärder är mycket lämpliga att utföra som beredskapsarbeten. Utskottet tillstyrker att så sker.

När det gäller *planeringen av det enskilda vägbyggandet* innebär enligt propositionen nuvarande ordning att det årligen upprättas en treårig plan för verksamheten, dvs. en form av rullande planering. Planen fastställs av resp. länsstyrelse.

Föredraganden ifrågasätter behovet av en sådan omfattande planeringsverksamhet mot bakgrund av att den nuvarande anslagsnivån inte medger att så många byggnadsobjekt kan tas med i planen för resp. år. Kravet på en ändamålsenlig planering anses väl kunna tillgodoses genom upprättande av en femårig plan för det enskilda vägbyggandet i resp. län. Denna femårsplan bör sedan kunna förnyas vart tredje år. Planen föreslås även fortsättningsvis fastställas av resp. länsstyrelse. Det förutsätts slutligen få ankomma på regeringen att senare utfärda de författningsändringar som erfordras.

Utskottet finner de sålunda föreslagna ändringarna i planeringssystemet välmotiverade och lämpliga samt tillstyrker att de nu genomförs.

De i propositionen under här förevarande punkter i övrigt framlagda anslagsberäkningarna m. m. avseende *Tjänster till utomstående* och *Statens vägverk: Försvarsuppgifter* har inte gett utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen att anslagen tas upp med resp. 26.6 milj. kr. och 26.25 milj. kr. samt – beträffande sistnämnda anslag – att vägverket lämnas det av föredraganden förordade beställningsbemyndigandet avseende reservbromateriel.

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

I motion 1982/83:781 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att den låter närmare utreda frågan om en vidgad roll för *länsvägnämnderna* i vad avser väg- och trafikfrågor. Motionärerna har därvid framhållit att de förtroendevalda inom länsstyrelsernas lekmannastyrelser har en viktig uppgift i vad avser inflytandet över den ekonomiska men även fysiska länsplaneringen. Då emellertid länsstyrelsernas verksamhetsområde är vittomfattande anses det av motionärerna förståeligt om än inte önskvärt att vägfrågorna ibland får en summarisk behandling. Ett ökat lekmannainflytande skulle mot bakgrund härav enligt motionärerna uppnås om de redan befintliga länsvägnämnderna ges ett vidgat ansvarsområde och inflytande över dessa frågor.

Utskottet kan för sin del inte ansluta sig till denna uppfattning. Enligt gällande väglagstiftning ankommer det nämligen – vartill utskottet i det följande återkommer – främst på de centrala, regionala och lokala vägmyndigheterna, som också besitter den erforderliga sakkunskapen, att pröva frågorna härom. Såsom utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det en inte minst från planeringssynpunkt komplicerad och tidskrävande process som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning.

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

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

Utskottet finner under hänvisning till det anförda någon utredning om en vidgad roll för länsvägnämnderna i vad avser väg- och trafikfrågor av det slag motionärerna förordat inte vara påkallad. Motionen i fråga avstyrks därför.

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

Även utskottet är väl medvetet om samt understryker vikten och önskvärdheten ur skilda synpunkter att så sker samt förutsätter att såväl de centrala som regionala vägmyndigheterna vederbörligen uppmärksammar och beaktar frågorna härom. Detta gäller inte minst de fall där det rör sig om projekt som aktualiserats i samband med utbyggnad av flygplatser o. d., berör kommunikationsförhallandena för befolkningen på öar eller vägbyggnader över länsgränser, m. m. Möjligheterna att genomföra de i motionerna aktualiserade projekten torde också förbättras genom den aviserade ökning

av vägbyggandet som utskottet tidigare nämnt.

Att som motionärerna förutsatt *riksdagen* skulle ta ställning till de angivna enskilda objekten eller vägbyggnaderna inom de olika länen finner emellertid utskottet helt uteslutet och avvisar därför – nu såsom tidigare – bestämt förslagen härom. Riksdagen har inte att ta ställning till frågor av detta slag och bör inte heller göra det. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras nämligen genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som i statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom ändras mellan de normala revideringstillfällena. Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt. Arbetet med revideringen av gällande flerårs- och fördelningsplaner pågår f. n. och nya planer skall under innevarande år fastställas för åren 1984–1993. Regeringen avser också att inom kort utfärda anvisningar för planeringen med avseende dels på inriktningen av vägbyggandet, dels på den anslagsnivå som planeringen bör utgå från.

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

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

Det gäller förslagen i motion 1982/1983:619 (c) om *prioriteringen* av anslagen till vägar, 1982/1983:626 (c) om *Vallsundsprojektet*, 1982/83:779 (c) yrkande 2 om utbyggnad av *riksväg E 4*, 1982/83:783 (s) om allmän *färjeled mellan ön Ven och Landskrona*, 1982/83:1118 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 5 om byggande av *vägar inom Stockholms län m. m.*, 1982/83:1413 (m, c, fp) i denna del om ett *brosystem i Öckerö kommun*, 1982/83:1421 (s) om en ny sträckning av *väg 44* mellan Trollhättan och Håberg, 1982/83:1584 (s)

yrkande 2 om *vägbyggande i Gävleborgs län* och 1982/83:1922 (m) om *bro över järnvägen vid Märsta.*

Det gäller vidare förslagen i motion 1982/83:1946 (s) om sträckningen av *väg 43* mellan Floby och Herrljunga, 1982/83:1950 (fp) om *riksväg 41* mellan Borås och Berghem, 1982/83:1954 (c, s, m) om *Österlens vägförbindelser västerut*, 1982/83:1959 (s,m,c) om en *bro över Fårösund*, 1982/83:1961 (s) om utbyggnad av *riksväg 29* inom Blekinge län, 1982/83:1965 (s) om *bro mellan norra och södra Bredåker*, 1982/83:2128 (m) yrkande 2 om upprustning av *vägnätet i Malmöhus län*, 1982/83:2185 (fp) yrkandena 2 om brobyggnader samt 3 och 4 om *utbyggnad av E 6* och av *vissa kringfartsleder*, 1982/83:2190 (c, fp) yrkandena 2–4 om *vissa vägprojekt i Uppsala län* samt 1982/83:2195 (c) yrkandena 2 och 3 om *ombyggnad av E 4*, sträckan Gävle–Axmarby och *ombyggnad av riksväg 83* mellan Ljusdal och Ånge.

Det anförda gäller slutligen i tillämpliga delar även motion 1982/83:975 (s, m, c, fp) om utbyggnaden av *vägsträckan Långås–Gunnestorp.*

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motionerna 1982/83:469 (c) och 1982/83:1584 (s) begärs att *vägstationen i Los* bibehålls. I motion 1982/83:974 (c) begärs att *vägstationen i Målilla* skall vara kvar och i motionen 1982/83:1964 (s) begärs att riksdagen uttalar att *indragning av vägstationer* i situationer liknande dem som berörts i motionen (Målilla och Kristdala) bör uppskjutas i avvaktan på närmare utredningar.

Utskottet vill med anledning av motionärernas yrkanden till en början erinra om vissa uttalanden i denna del i propositionen. Föredraganden säger sig sålunda ha beräknat anslaget till den statliga driftverksamheten utifrån bl. a. förutsättningen att verket anpassar sina personella och övriga resurser med beaktande av målen för vägpolitiken och en beräknad realt oförändrad anslagsnivå under de närmaste åren. Liksom för övriga statliga myndigheter måste därvid enligt föredraganden en fortgående rationalisering av verkets verksamhet genomföras. Med hänsyn till de förändringar som detta innebär understryks också vikten av att verket noga *följer effekterna* av rationaliseringarna.

Det sägs vidare vara viktigt för samhället att en hög trafiksäkerhetsnivå och en god framkomlighet kan upprätthållas i ett längre perspektiv. Vid enstaka tillfällen – främst beroende av vädersituationen – anses dock trafikanterna få acceptera en lägre standard på väghållningsinsatserna för att den angivna målsättningen skall vara nöjlig att genomföra.

Utskottet vill vidare erinra om att härmed sammanhängande frågor under de senaste åren ingående prövats av riksdagen. Senast i utskottets betänkande TU 1981/82:16 underströks vikten av att vägverket fortsätter rationaliseringen av sin organisation. Inte minst de otillräckliga väganslagen nödvändiggör atgärder av rationaliseringskaraktär. Även enligt proposition

1978/79:99 om en ny trafikpolitik är en förutsättning för en fortsatt hög ambitionsnivå för driftverksamheten att de pågående rationaliseringarna fortsätter. Det gäller därvid rationaliseringar såväl på maskinsidan som i vad avser arbetsmetoder och organisation.

För att vägverket skall kunna garantera en rationell och effektiv driftverksamhet enligt den inriktning som statsmakterna angett erfordras således att organisationen av verkets driftresurser får en rationell och till medelstilldelningen anpassad utformning. Detta innebär enligt vad verket tidigare angivit förutom anpassning av de regionala resurserna på vägförvaltningarnas driftkontor även att den lokala driftorganisationen, arbetsområdena, måste ses över. Frågorna om indragning eller omorganisation av arbetsområden är dock enligt verkets uppfattning av komplicerad natur eftersom åtgärderna så gott som genomgående får negativa regionalpolitiska effekter. Beslut av den art varom här är fråga föregås f. ö. av ingående utredningar samt överläggningar med representanter för personalorganisationer jämte berörda lokala och regionala myndigheter. Hänsyn sägs därvid från verkets sida i största möjliga mån tas till samhällsekonomiska samt regional- och arbetsmarknadspolitiska synpunkter. Utskottet finner det mycket angeläget att så sker. Mot bakgrund av den jämfört med för några år sedan ökade medelstilldelningen synes f. ö. en översyn böra komma till stand rörande tidigare planerade nedläggningar.

I fjolårets budgetproposition erinras också om att statsmakterna föreskrivit att vägverket skyndsamt skall fortsätta se över och genomföra erforderliga organisationsförändringar. En god väghållning och ett bra vägnät ansågs vidare vara vägverkets mest betydelsefulla bidrag till den regionala utvecklingen och alltså dess främsta medel härför. Det betecknades också som viktigt att vägverket även fortsättningsvis, när organisationen anpassas, strävar efter att upprätthålla en jämn standard över landet – inte minst beträffande det omfattande grusvägnätet.

Utskottet anser att utvecklingen på området bör följas med största uppmärksamhet från regeringens sida. Under hänvisning härtill samt till det i övrigt anförda finner utskottet motionsyrkandena i fråga inte nu böra påkalla någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:298 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att *omskyltning* bör ske utmed riksväg 4 i enlighet med vad som anförts i motionen. Vägskyltningen är enligt motionären över huvud taget mindre tillfredsställande och en översyn och omskyltning för hela landet bör därför ske så snart som möjligt.

Föreskrifter för vägvisning meddelas, såsom kommunikationsministern i riksdagen nyligen framhållit, av trafiksäkerhetsverket med utgångspunkt i vägmärkesförordningen (1978:1001). I sina föreskrifter för den allmänna vägvisningen har trafiksäkerhetsverket angett bl. a. var skyltar bör sättas upp och till vilken typ av orter vägvisning bör ske. Föreskrifterna grundas bl. a.

på principen att en långväga trafikant inte skall behöva använda karta annat än i början och i slutet av sin resa. En annan viktig grundtanke är att utmärkningen skall vara enhetlig och enkel.

Vägvisningen vid våra riks- och länsvägar sköts av vägverket. För arbetet med vägvisningen har vägverket utarbetat en vägvisningsplan. Denna plan bygger på trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Vägverket överväger att utöka skyltningen något vid den revision av planen som skall göras i år.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet utgår från att vid de kontinuerliga överväganden som inom vägverket sker i nära samarbete med trafiksäkerhetsverket om vägvisningen och dess utformning även beaktas synpunkter av det slag motionären anfört finner utskottet någon särskild framställning i ämnet hos regeringen ej erforderlig. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motion 1982/83:332 (s) begärs att riksdagen hos regeringen hemställer att en *försöksverksamhet med gemensam maskinanvändning m. m.* i samverkan mellan kommuner, vägverket och luftfartsverket igångsätts i området kring Sturups flygplats. Inom de nämnda organens verksamhet finns enligt motionärerna områden då det gäller maskinanvändning och personalresurser som är likartade. Detta gäller exempelvis beträffande utnyttjande av lastbilar, lastmaskiner och väghyvlar m. m. Genom samverkan mellan kommuner, vägverk och luftfartsverk inom lämpligt område kring en flygplats skulle en betydligt bättre resursanvändning kunna ske. För att finna former för en sådan samverkan mellan de nämnda myndigheterna bör därför enligt motionärerna en försöksverksamhet igångsättas.

Någon särskild *försöksverksamhet* på detta område torde emellertid enligt utskottets uppfattning inte vara erforderlig då såsom redan tidigare i andra sammanhang konstaterats en samverkan mellan exempelvis vägverket och kommunerna redan förekommer såväl i Skåneområdet som i andra delar av landet. I vad avser området kring Sturups flygplats gäller enligt vad utskottet erfarit denna samverkan även flygvapnet medan däremot resurserna hos luftfartsverket – av beredskapsskäl – inte kunnat samutnyttjas i större utsträckning.

Även utskottet finner det angeläget att en sådan samverkan som här avses sker och vidareutvecklas. Det bör dock ske i den utsträckning och i de former vederbörande parter finner önskvärt och lämpligt med beaktande av egna behov och resurser m. m.

Utskottet vill vidare erinra om att frågorna om samarbete olika verk m. m. emellan i ett vidare perspektiv sedan länge varit aktuella. Senast i förra årets budgetproposition lämnades en redogörelse för områden där ett samarbete mellan kommunikationsdepartementets myndigheter etablerats eller kommer att etableras inom den närmaste tiden. I anslutning härtill erinrades också om att utredningen om samverkansmöjligheterna hos vissa affärsverks och myndigheters verkstadsrörelser (SAMVERK-utredningen) i juli 1980

avlämnat betänkandet (Ds K 1980:4) Fordonsunderhåll i statliga verkstäder. I betänkandet och i remissvaren över detta finns förslag till åtgärder som skulle bidra till ett effektivare utnyttjande av verkstadsresurserna. Regeringen har också uppdragit åt affärsverken och vissa myndigheter att samordna verksamheten i de statliga verkstäderna.

Sammanfattningsvis konstaterades i propositionen att en omfattande samverkan kommit till stånd mellan departementets myndigheter inom områden, där man har gemensamma resurser eller i övrigt har gemensamma intressen. Det betecknades vidare som angeläget att samarbete av det här slaget utvecklas och att verken hela tiden uppmärksammar möjligheterna att göra rationaliseringsvinster genom samverkan.

Utskottet delar nu liksom tidigare denna uppfattning och understryker ånyo vikten av att man från regeringens sida även fortsättningsvis följer utvecklingen pa området.

Mot bakgrund av det anförda och då motionärernas syften till väsentliga delar redan synes tillgodosedda kan utskottet inte finna den begärda framställningen till regeringen från riksdagens sida nu påkallad. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion 1982/83:980 (m) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen framförts om en försöksverksamhet med *entreprenör för driften av Högsäters färja* i Värmlands län.

Motionärerna erinrar om att samtliga färjeförbindelser i Värmland har reglerats efter tidtabeller. En av färjorna finns i Byälven i västra Värmland och förbinder Högsäter med Fyxnäs på ömse sidor av älven. Överfarten tar normalt mindre än en minut. Alternativet till färjan är en 22 km lång färdsträcka på enskild (statsbidragsberättigad) väg.

Befolkningen på ömse sidor av Byälven i denna bygd har från början gjort starka invändningar mot inskränkningarna i färjetrafiken. Bl. a. har man besvärat sig hos regeringen – dock utan resultat.

Motionärerna anser därför nu att ett entreprenadsystem – med färjeöverfart vid anrop – i förevarande fall bör prövas. Om ett sådant skulle utfalla väl bör det vidare kunna utsträckas till flertalet färjeförbindelser i vårt land.

Utskottet vill erinra om att färja enligt väglagens föreskrifter är lika med allmän väg och som sådan omhänderhas och *bör* omhänderhas av det statliga vägverket.

För upprätthållande av färjeförbindelserna i vårt land har verket ett stort bestånd av färjor och färjemateriel, vars utnyttjande regleras bl. a. genom beslut av verket och länsstyrelserna och med hänsyn tagen till lokala och regionala trafikförhållanden m. m. Att ersätta denna sedan länge väl uppbyggda och fungerande trafikförsörjning med ett entreprenadsystem kan enligt utskottets uppfattning inte vara rationellt eller eljest ändamålsenligt. Utskottet är inte heller berett att i detta enskilda fall tillstyrka en försöksverksamhet av det slag varom här är fråga. Enligt vad utskottet erfarit

dirigeras nämligen från den nuvarande färjan genom elektronisk övervakning trafiken på de båda närbelägna broarna vid Värmlands Nysäter och Skassås. Ett entreprenadsystem framstår därför i detta fall som än mindre lämpligt eller möjligt.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrks motionen i fråga.

I motion 1982/83:1418 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att *höja boggitrycket och bruttovikten* inom ramen för oförändrat axeltryck (10 ton) i de delar av landet, där vägnätet håller en sådan standard. Att sådana höjningar kommer till stånd är enligt motionären angeläget bl. a. för att landets totala investeringar i vägar, broar och bilpark m. m. skall kunna utnyttjas effektivt.

Av vägverkets anslagsframställning för nästa budgetår framgår, att praktiskt taget hela riksvägnätet och över 90 % av länsvägnätet i dag är upplåtet för 10 tons axel- och 16 tons boggitryck. Ökningen av det tillåtna axel- och boggitrycket från 8/12 ton till 10/16 ton har endast i en del fall föregåtts av att bärigheten höjts genom tekniska åtgärder. Uppräkningen har i stället gjorts bl. a. mot bakgrund av skärpta bestämmelser mot överlaster och ett utökat samarbete mellan transportörerna och vägverket. Underhållskostnaderna ökar dock på grund av det högre axel- och boggitrycket. Dessa kostnader har från samhällsekonomisk synpunkt ansetts motvägas av de minskningar av transportkostnaderna som följer av det högre tillåtna axel-/boggitrycket.

Verket understryker att upprustning och förstärkning av 8/12-vägar och 10/16-vägar med tidvis nedsatt bärighet eller ofta förekommande tjälskador också är angelägna åtgärder för näringslivet. Nyttan av bäriga vägar under tjällossningsperioden har fått alltmer uttalad betydelse till följd av skogsvårdslagens skyddsbestämmelser. Tjällossningsrestriktioner innebär kraftigt reducerad åtkomlighet och produktivitet i skogsbruket. Översiktliga beräkningar visar t. ex. att kostnadsökningen vid en förlängning av avstängningstiden med två veckor uppgår till minst 3 % av den totala, årliga kostnaden för virkeshanteringen.

I första hand anses vägar med stora godsflöden böra upprustas. Samtidigt som åtgärder beträffande bärigheten vidtas sker som regel också en förbättring av bredd och linjeföring. Detta leder till minskade transportkostnader för samtliga transporter på vägen.

Allmänt gäller vidare enligt verket att näringslivets transportkostnader i hög grad påverkas av de belastningsbestämmelser som gäller för vägnätet. På 135 mil väg i Värmland har därför under vintern 1981–1982 på försök tillåtits en förhöjd bruttovikt på upp till 60 ton för transporter av rundvirke. Förutsättningarna har varit att vägkroppen på de berörda vägarna har erforderligt tjäldjup. Vidare har kravet varit att de på försöksvägnätet belägna broarna har tillräcklig bärighet. Utvärdering av försöket pågår. De resultat som nu föreligger innebär att vägverket inte ser några svårigheter

med en måttlig utvidgning av försöket inför vinstersäsongen. Avsikten är att tillåta högre belastning också på delar av vägnätet i Örebro och Kopparbergs län. Det anses vara helt klart att försök med högre tillåten belastning måste fortgå under flera vintersäsonger för att säkerställa vilken påverkan som uppkommer på broar och vägar och även för att kunna bedöma de samlade transportkostnadsminskningarna.

Av verkets petita framgår även i övrigt att ett omfattande och ambitiöst utrednings- och planeringsarbete pågår beträffande bärighetsfrågorna. Dessas stora betydelse vid den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vägnätet understryks också kraftigt. Utskottet finner mot bakgrund bl. a. härav någon särskild framställning från riksdagens sida av det slag motionären begärt ej påkallad och avstyrker därför motionen i fråga.

I motion 1982/83:1400 (m) yrkas att riksdagen beslutar att *väglagens vägrättsbegrepp* förtydligas därhän att markägare skall kunna kräva att vägverket *inköper* erforderliga vägområden och därvid svarar för kostnaderna, lantmäritekniskt och annorledes, för de förändringar i fastighetsbildningen som blir följden. Nu gällande regler torde enligt motionären innebära att om en motorväg dras fram över ett enskilt markområde så fortsätter den underliggande marken att vara den ursprunglige markägarens utan att denna har någon egentlig nytta av den. Om vägmyndigheterna senare finner en annan sträckning lämpligare och därför "drar in" den ifrågavarande motorvägsdelen överlämnas denna med en "mängd cement och asfalt" till markägarens förfogande. Motionären finner mot bakgrund bl. a. av det anförda lagstiftningen på området absurd och vill därför ha vissa ändringar till stånd.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att enligt 30 § väglagen (1971:948) vägrätt innefattar befogenhet för väghållaren att nyttja mark för väg. Väghållaren får i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består. Vägrätten upphör när vägen dras in (32 §). Väghållaren får föra bort vad som anbringats inom vägområdet för vägändamål, om inte länsstyrelsen bestämmer annat. Vad som ej förts bort inom ett år efter det att vägen dragits in tillfaller fastighetsägaren.

Har väghållaren erhållit vägrätt är fastighetens ägare berättigad till *intrångsersättning och ersättning för annan skada* (55 §). Vid bestämmande av ersättningen gäller 4 kap. expropriationslagen (1972:719) i tillämpliga delar. Normalt betalar väghållaren en ersättning som motsvarar ett *köp* av den aktuella marken.

När en allmän väg dras in undersöker väghållaren först om det finns ett lokalt allmänt intresse att bibehålla vägen som enskild väg. Om ett sådant intresse finns, svarar väghållaren för förrättningskostnader. I annat fall undersöker väghållaren om markägaren vill behålla vägen. Vill inte markägaren det, tar väghållaren enligt vad utskottet inhämtat upp överläggningar med denne om hur vägen skall tas bort. Utskottet förutsätter också att

sådana överläggningar kommer till stånd.

I likhet med motionären finner utskottet det vara av stor vikt att den enskildes rätt inte minst i sådana frågor det här gäller inte trädes för när. Med understrykande härav och under hänvisning till det nu anförda kan utskottet för sin del emellertid inte finna skäl föreligga att ändra reglerna i fråga om vägrättsbegreppet m. m. på det sätt motionären förordat. Utskottet avstyrker därför motionen i fråga.

Hemställan

Utskottet hemställer

Anslags- och bidragsfrågor

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:1928 (m) yrkande 1 till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 6 670 000 kr.,
2. beträffande *målsättningen för den statliga vägpolitiken*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:297 (c), yrkande 1,
3. att riksdagen
   a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:1928 (m) yrkande 2 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 3 525 000 000 kr.,
   b) medger att regeringen lämnar statens vägverk de beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften som föredragande departementschefen i propositionen förordat,
   c) medger att regeringen i enlighet med föredragande departementschefens förslag vid behov får låta statens vägverk överföra medel mellan anslagen Drift av statliga vägar och Bidrag till drift av kommunala vägar och gator,
   d) godkänner att jämkning av kostnadsramar för åren 1983 och 1984 för anslagen till Drift och Byggande av statliga vägar får ske i enlighet med föredragande departementschefens förslag,
4. beträffande *särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:297 (c) yrkande 5,
5. beträffande *specialdestination av vägmedel för vägnätet i Kalmar län*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:600 (c),

6. beträffande *specialdestination av vägmedel för Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1952 (c) i denna del,
7. beträffande *låne- eller leasingförfarande vid byggande av vissa broar*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a) motion 1982/83:1413 (m, c, fp), i denna del
b) motion 1982/83:1934 (c),
8. beträffande *vägverkets planering och byggnadsanslag*
att riksdagen avslår motion 1982/83:391 (vpk),
9. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1982/83:1928 (m) yrkande 3 och 1982/83:1420 (vpk) till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 900 000 000 kr.,
10. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 2 och 1982/83:1928 (m) yrkande 4 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 1 020 800 000 kr.,
11. att riksdagen till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 340 000 000 kr.,
12. beträffande *ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 3, 1982/83:611 (c) yrkande 1, 1982/83:771 (c), 1982/83:976 (vpk) i denna del, 1982/83:1406 (c), 1982/83:1410 (c), 1982/83:1952 (c) i vad avser enskilda vägar och 1982/83:1974 (s) yrkande 1 godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna härför,
13. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 4, 1982/83:611 (c) yrkande 2 och 1982/83:976 (vpk) i denna del, till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 540 500 000 kr.,
14. att riksdagen
a) godkänner den av föredragande departementschefen förordade ändrade planeringsordningen för byggande av enskilda vägar,
b) till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 30 000 000 kr.,
15. att riksdagen till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 26 600 000 kr.,
16. att riksdagen
a) medger att statens vägverk lämnas det beställningsbemyndi-

gande avseende reservbromaterial som föredragande departementschefen förordat,

b) till *Statens vägverk: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 26 250 000 kr.,

Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 17–19)

17. att riksdagen avslår motion 1982/83:781 (s) om en vidgad roll för länsvägnämnderna,
18. att riksdagen

a) avslår motion 1982/83:619 (c) om prioriteringen av anslagen till vägar,

b) avslår motion 1982/83:626 (c) om Vallsundsbroprojektet,

c) avslår motion 1982/83:779 (c) yrkande 2 om utbyggnad av E 4,

d) avslår motion 1982/83:783 (s) om allmän färjeled mellan ön Ven och Landskrona,

e) avslår motion 1982/83:1118 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 5 om byggande av vägar inom Stockholms län,

f) avslår motion 1982/83:1413 (m, c, fp) i denna del om ett brosystem i Öckerö kommun,

g) avslår motion 1982/83:1421 (s) om en ny sträckning av väg 44 mellan Trollhättan och Häberg,

h) avslår motion 1982/83:1584 (s) yrkande 2 om vägbyggande i Gävleborgs län,

i) avslår motion 1982/83:1922 (m) om bro över järnvägen vid Märsta,

j) avslår motion 1982/83:1946 (s) om sträckningen av väg 43 mellan Floby och Herrljunga,

19. att riksdagen

a) avslår motion 1982/83:1950 (fp) om riksväg 41 mellan Borås och Berghem,

b) avslår motion 1982/83:1954 (c, s, m) om Österlens vägförbindelser västerut,

c) avslår motion 1982/83:1959 (s, m, c) om bro över Färösund,

d) avslår motion 1982/83:1961 (s) om utbyggnad av riksväg 29 inom Blekinge län,

e) avslår motion 1982/83:1965 (s) om bro mellan norra och södra Bredåker,

f) avslår motion 1982/83:2128 (c) yrkande 2 om upprustning av vägnätet i Malmöhus län,

g) avslår motion 1982/83:2185 (fp) yrkandena 2–4 om vissa brobyggnader samt om utbyggnad av E 6 och av vissa kringfartsleder,

h) avslår motion 1982/83:2190 (c, fp) yrkandena 2–4 om vissa vägprojekt i Uppsala län,

i) avslår motion 1982/83:2195 (c) yrkandena 2 och 3 om ombyggnad av E 4, sträckan Gävle–Axmarby, och ombyggnad av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge,

j) avslår motion 1982/83:975 (s, m, c, fp) om utbyggnaden av vägsträckan Långås–Gunnestorp,

Övriga frågor

20. beträffande *bibehållande m. m. av vissa vägstationer*
att riksdagen lämnar motionerna 1982/83:469 (c), 1982/83:974 (c), 1982/83:1584 (s) yrkande 1 i denna del och 1982/83:1964 (s) utan ytterligare åtgärd,
21. beträffande *vägskyltningen*
att riksdagen avslår motion 1982/83:298 (c) i denna del,
22. beträffande *samverkan mellan kommuner, vägverket och luftfartsverket*
att riksdagen avslår motion 1982/83:332 (s),
23. beträffande *färjetrafik på entreprenad*
att riksdagen avslår motion 1982/83:980 (m),
24. beträffande *översyn av det svenska vägnätets boggitrycks- och bruttoviktsregler*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1418 (m),
25. beträffande *inlösen av vägmark*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1400 (m).

Stockholm den 3 mars 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henriesson (vpk) och Bo Nilsson (s).

Reservationer

1. Anslaget Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter (mom. 1)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet, som" och slutar med "i fråga." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning motionärerna därvid givit uttryck åt och tillstyrker därför motionen i denna del. Anslaget bör alltså för nästa budgetår tas upp med 6,0 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 1 till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 6 000 000 kr..

2. Anslaget Drift av statliga vägar (mom. 3 a)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "3 485 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Med beaktande av det statsfinansiella läget anser dock utskottet en minskning i förhållande till regeringens förslag även av här ifrågavarande anslag ofrånkomligt. Under hänvisning till vad som därom anförts i motion 1982/83:1928 (m) finner utskottet därför anslaget böra tas upp med 3 485 milj. kr. eller 40 milj. kr. mindre än vad föredraganden förordat.

dels att utskottets hemställan under 3 a) bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen
   a) med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 2 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 3 485 000 000 kr.,

3. Särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden (mom. 4)

Claes Elmstedt och Rune Torwald (båda c) anser

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

Utskottet anser för sin del vidare att 20 milj. kr. bör tas upp på ett särskilt

anslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden. Insatserna härför har f. ö. också stor betydelse för att minska arbetslösheten, särskilt ungdomsarbetslösheten, i glesbygd.

Såsom framhålls i motion 1982/83:297 (partimotion c) är det av stor vikt att tunga skogstransporter kan utföras på ett rationellt sätt. Mindre vägar och broar är ofta ett hinder härför. Det är exempelvis mycket orationellt och kostsamt att fullastade bilar efter färd på tjälade skogsbilvägar inte kan ta sig ut på det allmänna vägnätet p. g. a. att en bro eller väg har för liten bärighet. Omlastning till mindre laster måste därvid ske med därav föranledda merkostnader. Då det finns många sådana dyra hinder över hela landet finns det all anledning att gå vidare på den förra regeringens väg och specialdestinera medel för detta ändamål. Med tillstyrkande av motionen i denna del föreslår därför utskottet att så sker och att för nästa budgetår 20 milj. kr. anvisas härför.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 5 till *Bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 20 000 000 kr.,

4. Låne- eller leasingförfarande vid byggande av vissa broar (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "kunna lämnas utan åtgärd." bort ha följande lydelse:

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

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

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

Budgettekniska skäl har tidigare framförts mot extern finansiering. Utskottet anser det för sin del vara fel att ett sådant skäl skall förhindra lönsamma investeringar. Av utskottet vid förra årets riksmöte begärda redovisning eller förslag i frågan har ej skett i årets budgetproposition. Det finns därför anledning för riksdagen att nu begära att regeringen prövar formerna för extern finansiering av lönsamma broinvesteringar.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion 1982/83:1934 (c) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Härigenom tillgodoses till viss del även yrkandet i motion 1982/83:1413 (m, c, fp).

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *låne- eller leasingförfarande vid byggande av vissa broar*
   att riksdagen med anledning av motion 1982/83:1413 (m, c, fp) i denna del och med bifall till motion 1982/83:1934 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

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

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Beträffande anslagets" och slutar med "flerårs- och fördelningsplanerna." bort ha följande lydelse:

Vad beträffar det ordinarie anslagets storlek för nästa budgetår finner sig utskottet dock inte kunna godta regeringens förslag om 900 milj. kr. Med beaktande av det statsfinansiella läget bör på detta liksom andra viktiga områden en neddragning av medelsanvisningen ske. I enlighet med yrkande 3 i motion 1982/83:1928 (m) bör anslaget därför tas upp med 840 milj. kr. Härav följer också att utskottet avstyrker motion 1982/83:1420 (vpk) om höjning av anslaget med 10 milj. kr. – att specialdestineras för påbörjande av upprustning av väg 83 mellan Ramsjö och Ånge.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1982/83:1420 (vpk) samt med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 3 till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 840 000 000 kr.,

6. Anslaget Byggande av statliga vägar (mom. 9)

Sven Henricsson (vpk) anser att

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Beträffande anslagets" och slutar med "flerårs- och fördelningsplanerna." bort ha följande lydelse:

Utskottet är för sin del inte berett att sänka den föreslagna medelsanvisningen om 900 milj. kr. för nästa budgetår såsom förslås i motion 1982/83:1928 (m). Motionen avstyrks därför i denna del. Däremot vill utskottet föreslå en höjning av anslaget med 10 milj. kr. – att användas för upprustningsarbete på riksväg 83 mellan Ramsjö och Ånge. Såsom framhålls i motion 1982/83:1420 (vpk) utgör nämligen delar av denna väg en viktig förbindelseled mellan västra Hälsingland och västra Medelpad. Sedan motionen skrevs har upptagandet av gruvdrift i Enåsen, Ljusdals kommun, blivit högaktuellt, vilket förutsätter bl. a. transporter på väg 83 till och från Ånge järnvägsstation. Stora timmertransporter sker dagligen till massaindustrierna och sågverken i Hudiksvall, Iggesund och Söderhamns kommun. Vägen har sålunda en viktig regionalpolitisk betydelse. Detta är ett skäl till att vägen bör rustas upp på de katastrofalt dåliga sträckningarna. Andra skäl som motiverar förbättringarna är turisttrafiken, skolskjutsarna och postverkets verksamhet. Sist, men inte minst viktigt, lokalbefolkningen har rätt att ha bra vägförbindelser året runt.

Av nu anförda skäl tillstyrker utskottet att under anslaget till byggande av statliga vägar utöver regeringens förslag om 900 milj. kr. 10 milj. kr. beräknas för påbörjande av upprustningsarbeten på vägen i fråga.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

> 9. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med avslag på motion 1982/83:1928 (m) yrkande 3 samt med bifall till motion 1982/83:1420 (vpk) till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 910 000 000 kr.,

7. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 10)

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c) och Görel Bohlin (m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "lägre medelsanvisning" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som kommit till uttryck i sistnämnda motion och kan följaktligen inte tillstyrka vare sig regeringens förslag eller förslaget i den förstnämnda motionen. Anslaget bör således tas upp med 1 000 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1982/83:297 (c) yrkande 2 samt med bifall till motion 1982/83:1928 (m) yrkande 4 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 1 000 000 000 kr..

8. Ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar (mom. 12)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c), Olle Grahn (fp) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "ändringarna i denna del." bort ha följande lydelse:

Med beaktande av det stora medelsbehovet för det enskilda vägunderhållenskilda vägar senast reformerades vid 1978/79 års riksmöte (TU 1978/79:11, rskr 1978/79:247), i samband varmed även frågorna om bidragsprocentens storlek prövades. I anslutning härtill underströks också från riksdagens sida att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. Att mot bakgrund härav och utan föregående utredning i enlighet med regeringens förslag nu sänka bidragsprocenten kan enligt utskottets uppfattning inte vara rimligt.

Utskottet avstyrker därför bestämt regeringens förslag i nu berörda delar.

Vad utskottet härom anfört innebär ett tillstyrkande av förslagen i denna del i motionerna 1982/83:297 (c) yrkandena 3 och 4, 1982/83:611 (c) yrkande 1, 1982/83:976 (vpk) i denna del, 1982/83:1406 (c) och 1982/83:1410 (c).

Vidare tillgodoses till betydande delar syftet med yrkandena i motionerna 1982/83:771 (c), 1982/83:1952 (c) i vad avser enskilda vägar och 1982/83:1974 (s) yrkande 1.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen med bifall till motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 3, 1982/83:611 (c) yrkande 1, 1982/83:976 (vpk) i denna del, 1982/83:1406 (c) och 1410 (c) samt med anledning av motionerna 1982/83:771 (c), 1982/83:1952 (c) i vad avser enskilda vägar och 1982/83:1974 (s) yrkande 1 avslår det av föredragande departementschefen framlagda förslaget till ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar.

9. Anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (mom. 13)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c), Olle Grahn (fp) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "ändringarna i denna del." bort ha följande lydelse:

Med beaktande av det stora medelsbehovet för det enskilda vägunderhållet bör också anslaget utgå med realt oförändrat belopp, vilket innebär att detsamma bör räknas upp med 81 milj. kr. till 621 milj. kr. Vad utskottet härom anfört innebär ett tillstyrkande av förslagen i motionerna 1982/83:297 (c) och 1982/83:611 (c).

Härigenom tillgodoses också motion 1982/83:976 (vpk) i denna del.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1982/83:976 (vpk) i denna del samt med bifall till motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 4 och 1982/83:611 (c) yrkande 2 till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 621 000 000 kr.,

Särskilt yttrande

Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 19 g)

Olle Grahn (fp) anför:

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

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