Nr 1

Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973:1 i vad avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1973/74 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Kommunikationsdepartementet m.m.

1. **Kommunikationsdepartementet m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts i propositionen 1973: 1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under punkterna A 1—A 3 (s. 25—26) framlagda förslag och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Kommunikationsdepartementet* ett förslagsanslag av 6 368 000 kr.,
2. till *Kommittéer m. m.* ett reservationsanslag av 4 500 000 kr., därav hälften att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Extra utgifter* ett reservationsanslag av 430 000 kr.

Vägväsendet

2. **Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet.** Före behandlingen av de skilda anslagen har Kungl. Maj:t lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 27—61).

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1973/74 under de skilda väganslagen m. m. innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisas ett förslagsanslag av 5 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 61—62),

att till Drift av staliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 1 024 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 62—63),

att till Byggande av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 725 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 63—64),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 158 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 64),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 333 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 65),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m. anvisas ett reservationsanslag av 75 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt att under budgetåret 1973/74 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 120 000 kr. (punkten B 6, s. 66—67),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisas ett reservationsanslag av 24 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 67),

att till Tjänster till utomstående anvisas ett förslagsanslag av 10 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 68),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 9, s. 68—69).

Motionerna

I motionen 1973: 43 av herr Henmark m. fl. (fp, c, m) yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t anbefaller vägverket att göra sådana medelsdisponeringar att i motionen nämnda riksvägar kan utbyggas under flerårsplaneperioden 1973—1977.

I motionen 1973: 47 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Fridolfsson i Stockholm (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om åtgärder i syfte att eliminera de risker som saltspridningen på trafikslederna innebär.

I motionen 1973: 182 av herr Hörberg (fp) och fru Frænkel (fp) hemställs att riksdagen begär att Kungl. Maj:t skall låta fastställa normer för vägräckens konstruktion och höjd samt utfärda förbud mot vägräcken med överliggande balk eller rör.

I motionen 1973: 184 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att sådana ekonomiska resurser ställs till vägverkets förfogande, att de aviserade indragningarna av allmänt underhåll för vissa vägar icke kommer till stånd.

I motionen 1973: 190 av herrar Rosqvist (s) och Hjorth (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär temporära restriktioner för användande av däcksdubbar å tyngre fordon.

I motionen 1973: 192 av herr Signell m. fl. (s) hemställs att riksdagen begär att Kungl. Maj:t överväger åtgärder i syfte att förbättra hygienen vid vägarnas rastplatser i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973: 471 av herr Andersson i Storfors m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till åtgärder beträffande bullerskyddsanordningar vid starkt trafikerade vägar.

I motionen 1973: 475 av herr Ernulf (fp) hemställs att riksdagen vid behandlingen av frågan om anslag till vägbyggnader måtte ge Kungl. Maj:t till känna att den fortsatta vägplaneringen bör bedrivas med sikte på att vägsträckan Göteborg—Borås utan uppskov färdigställs i ett sammanhang som motorväg eller motortrafikled i enlighet med vad som i motionen närmare anförs.

I motionen 1973: 476 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen anhåller hos Kungl. Maj:t att statens vägverk får i uppdrag att lägga fram förslag till sådan förstärkning av bidraget till enskilda vägar att detta täcker 100 procent av de beräknade kostnaderna för väghållningen.

I motionen 1973: 481 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) hemställs att riksdagen under Drift av statliga vägar måtte uppräkna anslaget till Egentligt vägunderhåll från 331 milj. kr. till 370 milj. kr. eller sammanlagt för drift av statliga vägar 1 063 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1973: 482 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m) hemställs att riksdagen anhåller hos Kungl. Maj:t om att de ordinarie vägbyggnadsramarna i de sysselsättningssvaga regionerna icke minskas med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överförs från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete.

I motionen 1973: 484 av fru Ryding (vpk) hemställs att riksdagen hos regeringen hemställer att utan dröjsmål ta initiativ till åtgärder för att eliminera den farliga trafikfällan som E 6 genom Halland utgör.

I motionen 1973: 485 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c) hemställs att riksdagen vid behandling av frågan om väganslag för nästa budgetår uttalar att Kalmar län tillerkänns anslag i sådan omfattning att vägstandarden snabbt kan förbättras och en bro byggas vid Bjursunds ström.

I motionen 1973: 486 av herr Svensson i Eskilstuna m. fl. (s) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala att vad som

anförts i motionen beaktas i den övergripande regionala trafikplaneringen och att därvid särskilt uppmärksamma behovet av en rationell regionstruktur inom av i motionen berörda områden i Storstockholms närhet.

I motionen 1973: 491 av herrar Ångström (fp) och Westberg i Ljusdal (fp) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär 1. att statens vägverk snarast låter projektera för en upprustning av väg 355 och inpassar dessa arbeten i sin flerårsplan samt 2. arbetsmarknadsstyrelsen med förtur får påbörja vissa ombyggnader av de delar av väg 355, som är av särskilt dålig beskaffenhet, att bekostas av medel ur anslaget för Allmänna beredskapsarbeten m. m.

I motionen 1973: 738 av herr Bohman m. fl. (m) yrkas såvitt nu är i fråga (punkten 2) att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t år 1975 förelägger riksdagen förslag till ett långsiktigt vägprogram för såväl byggande som drift av vägar och att i planeringen intages även vissa s. k. tullvägar.

I motionen 1973: 752 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om ändring av anvisningarna för uppsättande av vägmärken, syftande till minskad restriktivitet vid behandlingen av ansökningar om uppsättande vid allmän väg av upplysningsmärken för vägvisning till samlingslokaler och andra icke kommersiella anläggningar.

I motionen 1973: 754 av fru Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen måtte uttala att förrättningskostnader för enskilda vägar skall bestridas med allmänna medel.

I motionen 1973: 761 av herrar Stadling (s) och Olsson i Timrå (s) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av vägsalt måtte upphöra.

I motionen 1973: 765 av herr Åkerlind (m) och fru Mogård (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att ingen minskning av anslagen jämfört med planerad nivå för 1973 bör tillåtas för de därefter närmast följande åren vad gäller byggande av länsvägar inom Stockholms län samt byggande av riksvägar utanför Storstockholm inom Stockholms län.

I motionen 1973: 769 av herrar Åsling (c) och Stjernström (c) hemställs att riksdagen vid behandlingen av punkt B 3, Byggande av statliga vägar, uttalar att en tidsmässigt samordnad plan upprättas för byggandet

av de broar i Jämtland som är nödvändiga för utvecklingen i Jämtlands län och för Östersunds funktion som primärt centrum i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973: 1343 av herrar Brundin (m) och Lothigius (m) hemställs att riksdagen måtte ge Kungl. Maj:t i uppdrag att snarast möjligt föranstalta om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motionen 1973: 1347 av herr Ekinge (fp) hemställs att riksdagen vid avgivande av yttrande till Kungl. Maj:t beträffande vägväsendet begär att byggandet av förbifart vid Strängnäs ges förtur vid medelstilldelningen till byggandet av vägar och broar.

I motionen 1973: 1355 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen till Drift av statliga vägar för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 1 124 800 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1973: 1357 av herr Hagberg (vpk) hemställs att riksdagen beslutar 1. att medel för nybyggnad av riksväg 70, företagsdel Ovangårdarna—Naglarby, ställs till vägverkets förfogande endast för det avsnitt som ligger närmast Säter (0—8 km enligt fastställd arbetsplan), 2. att resterande avsnitt bör undergå förnyad utredning och fastställelseprövning i enlighet med de riktlinjer och på grundval av de tidigare otillräckligt bevakade sakskäl som anförts i motionen.

I motionen 1973: 1361 av herr Håkansson m. fl. (c) hemställs 1. att riksdagen beslutar att fasta förbindelser med Danmark skall byggas dels mellan Helsingborg och Helsingör, dels mellan Malmö och Köpenhamn och att den förstnämnda förbindelsen färdigställs först, samt 2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsam utredning av frågan om huruvida HH-förbindelsen skall utformas som bro eller tunnel.

I motionen 1973: 1368 av herrar Mattsson i Skee (c) och Mattsson i Lane-Herrestad (c) hemställs 1. att riksdagen beslutar att investering i båt eller färja för trafik mellan öar eller mellan öar och fastlandet skall vara statsbidragsberättigad enligt bestämmelserna om bidrag till enskilda vägar, samt 2. att till de årliga nettokostnaderna för driften av resp. båt- eller färjeförbindelse skall utgå bidrag med 75 procent.

I motionen 1973: 1373 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär ett tidigareläggande av utbyggandet till motorväg/motortrafikled av E 6, så att sträckan Malmö—Göteborg—Uddevalla är utbyggd till år 1985.

I motionen 1973: 1374 av herr Persson i Heden (c) och fröken Pehrsson (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att vägbyggandet bör planeras så, att väg 40 mellan Borås och Göteborg i dess helhet kommer att vara ombyggd när flygfältet i Härryda tas i bruk.

I motionen 1973: 1380 av herr Svensson i Kungälv (s) anhålls att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag om åtgärder beträffande skyddsanordningar vid starkt trafikerade vägar inom tätbebyggt område.

I motionen 1973: 1382 av herr Westberg i Ljusdal (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (punkten 2), att medelstilldelningen för byggande av riksvägar och länsvägar inom Gävleborgs län åren 1973—1977 kraftigt höjs, så att angelägna vägprojekt kan komma till utförande under ifrågavarande tidsperiod.

I motionen 1973: 1383 av herr Wirtén (fp) och fröken Hörlén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att färjeleden mellan Visingsö och Gränna får karaktär av allmän väg med kronan som väghållare.

Utskottet

Den långsiktiga vägplaneringen. Flerårsplanerna m. m.

I sitt betänkande nr 1 vid fjolårets riksdag utvecklade utskottet närmare sina synpunkter på de i statsverkspropositionen då framlagda förslagen till allmänna riktlinjer för den fortsatta *vägplaneringen.*

Utskottet framhöll därvid att den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre grad än tidigare samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar måste härvid beaktas varjämte hänsyn skall tas till trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga synpunkter. De resurser som avsätts för vägändamål bör i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre förutsättningar för befolknings- och näringslivsutvecklingen. Lönsamhetsbedömningarna skall således styras av kravet härpå.

Hänsyn bör i särskilda fall också tas till transportbehov vilka till omfattningen visserligen är alltför begränsade för att de från rent trafikekonomiska synpunkter skall kunna konkurrera om tillgängligt medelsutrymme men vilkas speciella regional- och näringspolitiska betydelse ändå motiverar ett beaktande. Det kan gälla t. ex. vissa råvarutrans-

porter till industrier inom områden där alternativa transportmöjligheter saknas. Det kan också gälla att samordna utbyggnaden av vägar med angelägna konkreta satsningar för att allmänt stimulera näringslivets utveckling inom en viss region.

I samband med beslutet förutsattes vidare att den s. k. kalkylmodell som av vägverket tillämpas vid investeringsplaneringen ses över. Ett utvecklingsarbete skall sålunda bedrivas för att bl. a. få fram underlag som gör det möjligt att på ett bättre sätt än hittills bestämma den vikt som rimligen bör ges vissa av de i kalkylmodellen ingående komponenterna, såsom trafikanternas tidskostnad, trafikolyckskostnaden och kalkylräntan.

Utskottet fann det slutligen angeläget att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet bedrivs med all den skyndsamhet som befinns möjlig samt att som resultat härav ett långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar föreläggs riksdagen.

För att i enlighet med statsmakternas ställningstaganden dra upp de närmare, mera konkreta riktlinjerna för det nämnda utrednings- och utvecklingsarbetet har enligt statsrådsprotokollet numera tillsatts en särskild arbetsgrupp. Dess uppdrag omfattar även den översyn av vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens vägbyggnadsverksamhet i form av beredskapsarbeten, vilken begärts av riksdagen (TU 1972: 15, rskr 1972: 251).

I avvaktan på den arbets- och tidskrävande utvecklingen av en mera generellt tillämplig planeringsmetodik, som inrymmer möjligheter till vidare samhällsekonomiska och regionalpolitiska hänsyn, borde — enligt vad departementschefen uttalade i förra årets statsverksproposition — även på kortare sikt ett ökat utrymme under vissa förutsättningar kunna beredas för regionalpolitiska hänsyn vid övervägande beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet. Enligt den nu föreliggande statsverkspropositionen har i de direktiv, som Kungl. Maj:t i maj 1972 meddelade vägverket till ledning för verkets arbete med revidering av *flerårsplaner och fördelningsplan*, anvisningar om särskilt beaktande av sådana fall intagits. Utskottet finner det tillfredsställande att så skett. Härigenom tillgodoses även de synpunkter utskottet vid förra årets riksdag i anledning bl. a. av väckta motioner anförde i dessa frågor. Detsamma torde f. ö. i väsentliga delar gälla vad beträffande vägarnas regionalpolitiska betydelse m. m. anförts i motionerna *1973: 88 och 1973: 310*, vilka motioner av utskottet kommer att framdeles behandlas i samband med frågorna om den statliga trafikpolitiken, m. m.

Flerårsplaner för byggande av riksvägar och länsvägar under perioden 1973—1977 har numera fastställts av statens vägverk. Den ramfördelning som legat till grund är — enligt Kungl. Maj:ts direktiv — 725

milj. kr. per år. Beträffande riksvägsplanerna i Kalmar, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län har dessa dock hänskjutits till Kungl. Maj:t för prövning. Detsamma gäller länsvägplanen för Jönköpings län.

Under hänvisning härtill samt till den särskilda ordning som författningsenligt gäller för handläggning av vägärenden avstyrker utskottet motionerna 1973: 43 angående utbyggnaden av riksvägar inom *Kristianstads län,* 1973: 485 om förbättring av vägstandarden i *Kalmar län m. m.,* 1973: 765 angående vägbyggnationen inom *Stockholms län,* 1973: 769 om en plan för byggande av landsvägsbroar i *Jämtlands län* och 1973: 1382 i vad angår medelstilldelningen för byggande av riksvägar och länsvägar inom *Gävleborgs län.*

Av samma skäl avstyrks motionerna 1973: 475 och 1973: 1374 om färdigställande av den planerade motorvägen *Borås—Göteborg,* 1973: 484 om förbättrade trafikförhållanden på *Europaväg 6 genom Halland,* 1973: 486 om förbättring av transportlederna i *Storstockholmsområdet,* 1973: 1347 om en förbifartsled vid *Strängnäs* på riksväg 55, 1973: 1357 angående *planerad nybyggnad av riksväg 70 mellan Säter och Borlänge* och 1973: 1373 angående utbyggnaden av väg *E 6 på sträckan Malmö—Uddevalla.*

Likaledes avstyrks motionen 1973: 491 om upprustning av *väg 355.* Vad beträffar motionärernas yrkande att arbetsmarknadsstyrelsen med förtur och med anlitande av beredskapsmedel får påbörja vissa ombyggnader av vägen anser sig utskottet kunna utgå från att frågan härom i vederbörlig ordning omsorgsfullt prövas.

I motionen 1973: 1383 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *färjeleden mellan Visingsö och Gränna* får karaktär av allmän väg med kronan som väghållare. Då även denna frågan synes böra prövas i den för handläggning av vägärenden föreskrivna ordningen avstyrker utskottet motionen i fråga.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att en av dåvarande Visingsö kommun gjord framställning om förändring till allmän väg av den som enskild sådan betraktade färjeleden prövats av Kungl. Maj:t, som genom beslut den 25 februari 1972 lämnat framställningen utan bifall. I anslutning härtill konstaterades att kommunfullmäktige i Jönköpings kommun, som numera är huvudman för färjeleden, beslutat anvisa medel för erforderliga arbeten avseende nya färjelägen m. m. och att vägverket med anledning härav avsåge att snarast uppta överläggningar med kommunen beträffande utformningen av en ny färja och därefter göra upphandling av densamma. Den nya färjan beräknas som motionärerna nämnt kunna insättas i trafik inom kort. Sedan åtskilliga år tillbaka har f. ö. statsbidrag — med anlitande av anslaget till enskilt vägunderhåll

— utgått till täckning av större delen av det å den avgiftsbelagda färjeleden uppkomna underskottet. Vid den framtida bedömningen av det sålunda utgående bidragets storlek bör enligt utskottets uppfattning hänsyn tagas till de särskilda förhållanden som i förevarande fall dock torde förcligga.

Utskottet avstyrker jämväl det i motionen 1973: 482 framförda yrkandet att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att *de ordinarie vägbyggnadsramarna* i de sysselsättningssvaga regionerna *ej minskas* med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överförs från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete. I anslutning härtill må erinras om att, enligt uppgift i statsverkspropositionen, kostnaderna för beredskapsarbetena på landsbygdens vägnät för landet i dess helhet under perioden 1967—1971 i löpande priser uppgått till ca 1 300 milj. kr. Detta belopp motsvarar ca 30 procent av de totala väginvesteringarna på detta vägnät under samma tid. Av beloppet hänför sig ca 498 milj. kr. till Västerbottens och Norrbottens län, motsvarande ca 74 procent av de totala väginvesteringarna i dessa län. Härigenom har vägverkets långtidsplaner för länen i fråga i stort sett kunnat tillgodoses medan för landet i övrigt stora eftersläpningar föreligger. Som beredskapsarbeten utförs normalt projekt som planeras komma till utförande inom långtidsplanen. Någon ändring av principerna härför bör enligt utskottets uppfattning inte ske.

Anslagsfrågor

Vid sin behandling av frågan om *medelstilldelningen* till väg- och gatubyggandet redogör departementschefen bl. a. för utfallet av investeringarna inom denna sektor under perioden 1967—1971 samt de beräknade kostnaderna under åren 1972 och 1973. Vidare erinras om de krav som ställs på vägdriften och om vikten av att vidmakthålla standarden på det statliga vägnätet. Ökade medel bör enligt departementschefen ställas till förfogande under anslaget till *Drift av statliga vägar*. För nästa budgetår (avseende kalenderåret 1974) föreslås därför en höjning av anslaget med 110 milj. kr. Totalt skulle därmed för nämnda ändamål disponeras ca 1 025 milj. kr.

Inom denna ram räknar departementschefen med att vägverket vid normal omfattning av servicearbetena kan utföra slitlager- och torrläggningsarbeten i rimlig omfattning samt därutöver i viss utsträckning olika förbättringsåtgärder. I sammanhanget erinras om att under de senaste budgetåren även betydande insatser i form av beredskapsarbeten — avseende förbättringsarbeten — tillkommit för arbeten på detta område. Under budgetåret 1971/72 har således för ändamålet ca 140 milj. kr. anvisats över elfte huvudtiteln. För innevarande budgetår representerar vidare under hösten 1972 gjorda insatser i form av förbättrings-

åtgärder kostnader i storleksordningen 85 milj. kr. Dessa arbeten, som primärt tillkommit från allmän syselsättningssynpunkt, är enligt statsverkspropositionen relativt jämnt fördelade över landet och har även bidragit till att påskynda vägverkets långsiktiga program för upprustning av de sekundära och tertiära vägarna.

Utskottet finner den föreslagna anslagshöjningen välmotiverad och tillstyrker densamma. Härav följer att utskottet avstyrker de i motionerna 1973: 481 och 1973: 1355 föreslagna anslagshöjningarna om resp. 39 milj. kr. och 100 milj. kr.

I motionen 1973: 184 har yrkats att riksdagen beslutar att sådana ekonomiska resurser ställs till vägverkets förfogande att de aviserade *indragningarna* av allmänt underhåll för vissa vägar inte kommer till stånd. Såsom departementschefen i statsverkspropositionen framhållit regleras emellertid frågan om indragning av allmän väg och förutsättningarna härför i väglagen (1971: 948), som riksdagen behandlade och godtog så sent som i slutet av år 1971. Bestämmelserna i den till väglagen anslutande vägkungörelsen (1971: 954) innebär att länsstyrelsens uppfattning i en indragningsfråga ges stor vikt. Av vägverkets yttrande över glesbygdsutredningen och av vad departementschefen i övrigt inhämtat från verket framgår vidare att indragningsärendena handläggs under stor hänsyn till förhållandena i de enskilda fallen och att indragningar sker endast då vägande skäl föreligger.

Med beaktande av det anförda anser utskottet motionen inte påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd och avstyrker därför densamma.

Anslagen till det *statliga vägbyggandet* bör enligt departementschefen bibehållas på en oförändrad nivå. I enlighet härmed förordas för budgetåret 1973/74 (avseende kalenderåret 1974) ett anslag om ca 725 milj. kr. som jämväl tillstyrks av utskottet.

Kostnadsramarna för år 1974 för anslagen Drift av statliga vägar resp. Byggande av statliga vägar bör såsom departementschefen föreslagit bestämmas till samma belopp som anslagen.

Anslaget till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* bör i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag tas upp med 158,75 milj. kr., innebärande en ökning i förhållande till innevarande budgetår med ca 14,6 milj. kr.

Till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* har i propositionen föreslagits ett anslag av 75 milj. kr., innebärande en höjning av anslaget med 15 milj. kr. eller 25 procent i förhållande till anslaget för innevarande budgetår, vilket utskottet med tillfredsställelse konstaterar.

Vid sin behandling av statsbidragsgivningen till enskilda vägar vid förra årets riksdag underströk utskottet att vid bedömningen av denna fråga hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. Vidare framhöll utskottet att

det borde uppdras åt vägverket att på grundval av befintligt material och de ytterligare uppgifter som kan vara erforderliga göra en översyn av statsbidragssystemets utformning samt föreslå de förbättringar häri som kan befinnas erforderliga.

Genom beslut den 27 oktober 1972 har Kungl. Maj:t gett statens vägverk i uppdrag att företa den sålunda begärda översynen. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att i samband därmed även frågan om bidragsprocentens lämpliga storlek förutsättningslöst prövas finner utskottet någon särskild framställning till Kungl. Maj:t ej påkallad i anledning av yrkandet i motionen 1973: 476 om direktiv till vägverket att lägga fram förslag till en 100-procentig täckning av de beräknade kostnaderna för denna väghållning.

I motionen 1973: 754 har yrkats att riksdagen måtte uttala att *förrättningskostnader* för enskilda vägar skall bestridas med allmänna medel. Frågan härom torde emellertid, enligt erhållna direktiv, komma att prövas av den särskilda utredning, 1969 års vägutredning, som f. n. arbetar med en översyn av lagen om enskilda vägar. Med hänsyn härtill och i avvaktan på resultatet av utredningens arbete avstyrker utskottet motionen i fråga.

De av Kungl. Maj:t *i övrigt framlagda anslagsberäkningarna* har inte gett utskottet anledning till erinran. Detta innebär bl. a. att utskottet biträder Kungl. Maj:ts förslag att — på samma sätt som skett för innevarande budgetår — 40 milj. kr. av det statliga vägbyggnadsanslaget och 20 milj. kr. av det statliga vägdriftanslaget tilldelas Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län att användas under särskilt beaktande av arbetsmarknadspolitiska synpunkter.

Beträffande anslagen till *Statens vägverk: Ämbetsuppgifter* och *Tjänster till utomstående* förklarar sig departementschefen inte beredd att tillstyrka den av vägverket föreslagna omläggningen av anslagsperioden till att avse kalenderår. Utskottet har heller inte funnit sig böra göra någon ändring häri för nästa budgetår. Med hänsyn till de praktiska fördelar en sådan omläggning dock skulle medföra för verkets del vill utskottet framhålla önskvärdheten av att frågan härom tas upp till förnyad prövning under höstens budgetarbete.

De sammanlagda utgifterna under de olika väganslagen m. m. för budgetåret 1973/74 uppgår enligt departementschefens beräkningar till ca 2 359 milj. kr. För trafiksäkerhet och vissa bidrag m. m. beräknas under andra anslag under sjätte huvudtiteln sammanlagt ca 80 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedlen. Under andra, femte, åttonde, nionde och elfte huvudtitlarna föreslås därjämte 591 milj. kr. att avräknas mot nämnda medel.

Det *totalbelopp som avses skola täckas av automobilskattemedlen* skulle därmed uppgå till ca 3 030 milj. kr. I förhållande till motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslag innebär detta en ökning med ca 159 milj. kr. Då inkomsterna av automobilskattemedlen beräknas till ca 3 494 milj. kr. skulle överskottet på vägväsendets specialbudget, där behållningen per den 30 juni 1972 uppgick till ca 2 754 milj. kr., komma att under budgetåret öka med ca 464 milj. kr.

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motionen 1973: 738 har yrkats att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t år 1975 förelägger riksdagen förslag till ett långsiktigt vägprogram för byggande och drift av vägar och att i planeringen intages även s. k. tullvägar. Vidare har i motionen 1973: 1343 yrkats att riksdagen måtte ge Kungl. Maj:t i uppdrag att snarast möjligt föranstalta om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionen.

Beträffande behovet av ett långsiktigt vägprogram må hänvisas till vad härom i det föregående anförts.

Frågan om *avgiftsfinansiering av vägar och broar* — som även berörs i de båda motionerna — har senast utretts av 1960 års vägsakkunniga. I sitt år 1962 avgivna betänkande härom (SOU 1962: 26) framhöll de sakkunniga att de fann grundregeln om att de för den allmänna samfärdseln nödiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmänna och att avgifter inte får uttagas för deras begagnande helt riktig samt i sig själv innebära stora fördelar. Dess tillämpning i praktiken ansågs nämligen bl. a. innebära, att en angelägenhetsgradering av de för utbyggnad aktuella företagen sker samt att sådana företag, vilkas tillkomst ej är tillräckligt motiverade från ekonomiska eller andra synpunkter, ej kommer till stånd.

Även om behovet av en viss avgiftsfinansierad förbindelse vore så stort, att en investering i och för sig sannolikt skulle vara företagsekonomiskt lönsam, kunde vid bedömandet av härom uppkommande frågor dock inte bortses från allmänna prioriteringsgrunder. För dess utförande måste nämligen kapitalmarknaden i motsvarande mån tas i anspråk — kanske till nackdel för andra viktiga investeringar. Avgörande för ställningstagandet härvid borde till sist vara omfattningen av samhällets totala resurser, vilka alltid måste framstå som begränsade. Frågan om avgiftsfinansiering borde också ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsbeskattningens storlek.

De sakkunnigas förslag anmäldes i propositionen 1963: 191 och lämnades utan erinran av såväl departementschefen som riksdagen (S3LU 1963: 1, rskr 1963: 424).

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om det utredningsarbete som f. n. pågår inom utredningen rörande vägtrafikens kostnadsan-

svar m. m. I avvaktan på resultatet av denna utredning och under hänvisning jämväl till vad i det föregående anförts avstyrker utskottet således berörda motionsyrkanden.

I motionen 1973: 1368 har yrkats att riksdagen beslutar att investering i båt eller färja för *trafik mellan öar* eller *mellan öar och fastlandet* skall vara statsbidragsberättigad enligt bestämmelserna om bidrag till enskilda vägar samt att de årliga nettokostnaderna för driften av resp. båt- eller färjeförbindelser skall utgå med 75 procent.

Frågan om att tillgodose trafikbehovet i glesbygder och skärgårdseller öområden behandlades också i samband med 1963 års riksdagsbeslut om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. I propositionen 1963: 191 förutsattes sålunda särskilda insatser från samhällets sida såvida nämnda områden ej på annat sätt kunde erhålla en tillfredsställande transportförsörjning. Med hänsyn till de skiftande befolknings- och näringsförhållandena i olika delar av landet ansågs det enligt propositionen vara ogörligt att på förhand fastställa vilken underskottstrafik som vore nödvändig från allmän synpunkt. En prövning från fall till fall borde i stället äga rum i samband med att frågan om stöd från det allmänna bleve aktuell. Utskottet vill vidare erinra om den planering i vad gäller tillgodoseende av behovet av väg- och färjtrafikförbindelser som författningsenligt åligger vederbörande vägmyndigheter. I anslutning härtill må också nämnas att å anslaget till enskilt vägunderhåll särskilda medel finns disponibla för bidrag till båt- och färjförbindelser av det slag motionärerna bl. a. synes åsyfta. Sådana bidrag utgår f. n. i viss omfattning. Slutligen torde få förutsättas att frågan om skärgårdsförbindelsernas ordnande även kommer att aktualiseras under det arbete med den regionala trafikplaneringen som uppdragits åt länsstyrelserna att verkställa.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen densamma.

I motionen 1973: 47 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om åtgärder i syfte att eliminera de risker som *saltspridningen* på trafikledema innebär. Vidare har i motionen 1973: 761 hemställts att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av vägsalt måtte upphöra.

Vid sin behandling av motioner i samma syfte vid förra årets riksdag framhöll utskottet att riksdagen tidigare genom bl. a. motioner, interpellationer och enkla frågor uppmärksammats på spörsmålen härom — som är av betydelse från framför allt trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet fann det för sin del vara angeläget att vägverkets pågående arbete på området intensifieras i syfte att än mer förbättra tillämpade metoder samt

den tekniska materielen så att olägenheter och skadeverkningar i möjligaste mån motverkas. Utskottet föreslog vidare att Kungl. Maj:t uppdroge åt vägverket att snarast låta sammanställa och utvärdera erforderligt material för frågans bedömning. Så har också numera skett. I avvaktan på resultatet härav och på att detta — i enlighet med utskottets begäran — anmäls för riksdagen avstyrks motionerna i fråga.

I motionen 1973: 471 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag till åtgärder beträffande *bullerskyddsanordningar* vid starkt trafikerade vägar. Vidare har i motionen 1973: 1380 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag om åtgärder beträffande *skyddsanordningar* vid starkt trafikerade vägar inom tätbebyggt område.

Som förut nämnts antogs vid höstsessionen av 1971 års riksdag en ny väglag m. m. (TU 1971: 24, rskr 1971: 316) — gällande fr. o. m. den 1 januari 1972. I anslutning härtill behandlades även frågor av den art motionärerna aktualiserat. Utskottet förklarade sig därvid dela departementschefens uppfattning att — innan slutlig ställning tas i berörda frågor — bl. a. trafikbullerutredningens förslag borde avvaktas. Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, avstyrker under hänvisning härtill de nämnda motionerna.

I motionen 1973: 182 har yrkats att riksdagen begär att Kungl. Maj:t skall låta fastställa normer för *vägräckens* konstruktion och höjd samt utfärda förbud mot vägräcken med överliggande balk eller rör.

Enligt vad utskottet erfarit pågår emellertid redan inom vägverket utrednings- och undersökningsarbete beträffande dessa frågor. Med hänsyn härtill och då utskottet anser sig kunna utgå från att verket också vidtar de åtgärder som härför må befinnas påkallade avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motion 1973: 190 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär temporära restriktioner för användande av *däcksdubbar* å tyngre fordon. I anledning härav vill utskottet erinra om att i en inom transportforskningsdelegationen tillsatt särskild arbetsgrupp — med representanter för bl. a. vägverket, statens trafiksäkerhetsverk och statens väg- och trafikinstitut — ett forsknings- och undersökningsarbete i berörda fråga redan pågår. Utskottet anser sig kunna förutsätta att gruppen — därest behov av införande av de av motionärerna föreslagna restriktionerna anses erforderligt eller eljest önskvärt — hos vederbörande myndigheter aktualiserar frågan. Något initiativ från riksdagens sida synes med hänsyn härtill inte påkallat varför motionen avstyrks.

I motionen 1973: 192 har yrkats att riksdagen begär att Kungl. Maj:t överväger åtgärder i syfte att förbättra *hygienen* vid vägarnas rastplatser i enlighet med vad motionärerna anfört.

Utskottet vill i anledning härav erinra om de omfattande och kostnadskrävande arbetsuppgifter som under senare år pålagts vägverket i fråga om renhållningen på och utefter vägarna. Åtgärder av de slag motionärerna aktualiserat har tidigare i olika sammanhang övervägts av verket i samråd med andra myndigheter och organ samt representanter för även icke statliga organ men inte befunnits praktiskt genomförbara till rimliga kostnader. Så torde alltjämt vara fallet. Utskottet anser därför motionen inte böra föranleda något särskilt uttalande från riksdagens sida men förutsätter givetvis att vägverket även fortsättningsvis med uppmärksamhet följer utvecklingen på området samt vidtar i anledning härav erforderliga åtgärder.

I motionen 1973: 752 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om ändring av *anvisningarna för uppsättande av vägmärken,* syftande till minskad restriktivitet vid behandlingen av ansökningar om uppsättande vid allmän väg av upplysningsmärken för hänvisning till samlingslokaler och andra icke kommersiella anläggningar.

Såsom utskottet redan vid förra årets riksdag framhöll i anledning av en då väckt motion i samma syfte anser sig utskottet kunna utgå från att vederbörande myndigheter noggrant prövar inkomna ansökningar härom samt gör de avväganden som i det enskilda fallet betingas av omständigheterna. Någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida synes därför ej påkallad, varför motionen avstyrks.

I motionen 1973: 1361 har yrkats att riksdagen beslutar att *fasta trafikförbindelser med Danmark* skall byggas dels mellan Helsingborg och Helsingör, dels mellan Malmö och Köpenhamn och att den förstnämnda förbindelsen färdigställs först. Vidare har i motionen yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsam utredning av frågan om huruvida HH-förbindelsen skall utformas som bro eller tunnel.

Utskottet vill i anledning härav erinra om det synnerligen omfattande svensk-danska utredningsarbete som under en lång rad av år skett i berörda frågor samt de överläggningar som mellan såväl Danmark och Sverige som de övriga nordiska länderna förevarit. F. n. pågår ett förnyat utrednings- och förhandlingsarbete i frågan genom bl. a. representanter för de danska och svenska kommunikationsdepartementen. Utskottet har under hand erfarit att samtidigt med planeringen av Malmö —Köpenhamnsleden överväganden pågår rörande järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

Under hänvisning till det anförda och då enligt utskottets bestämda uppfattning resultatet av förhandlingarna måste avvaktas kan utskottet inte finna det lämpligt eller ens möjligt att den svenska riksdagen redan nu ensidigt fattar beslut i enlighet med motionärernas yrkanden. Utskottet, som följaktligen avstyrker motionen, förutsätter dock att —

innan förslag i ämnet föreläggs riksdagen — en omsorgsfull värdering och prioritetsbedömning sker dels av redan befintligt material rörande de planerade fasta förbindelserna över Öresund, dels det ytterligare utredningsmaterial härom som kan komma att visa sig erforderligt.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 5 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna 1973: 481 och 1973: 1355 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 1 024 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar
   a. till *Byggande av statliga vägar* ett reservationsanslag av 725 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
   b. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 158 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
   c. till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 333 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
4. att riksdagen
   a. till *Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m.* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 75 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
   b. medger att under budgetåret 1973/74 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 120 000 kr.,
5. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar
   a. till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* ett reservationsanslag av 24 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
   b. till *Tjänster till utomstående* ett förslagsanslag av 10 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
   c. till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
6. att riksdagen avslår motionen 1973: 184,
7. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973: 43,
   b. avslår motionen 1973: 485,
   c. avslår motionen 1973: 765,
   d. avslår motionen 1973: 769,
   e. avslår motionen 1973: 1382, punkten 2,

8. att riksdagen avslår
motionerna 1973: 475 och 1973: 1374,
9. att riksdagen
a. avslår motionen 1973: 484,
b. avslår motionen 1973: 486,
c. avslår motionen 1973: 1347,
10. att riksdagen avslår
motionen 1973: 1357,
11. att riksdagen avslår
motionen 1973: 1373,
12. att riksdagen avslår
motionen 1973: 491,
13. att riksdagen avslår
motionen 1973: 1383,
14. att riksdagen avslår
motionen 1973: 482,
15. att riksdagen
a. avslår motionen 1973: 476,
b. avslår motionen 1973: 754,
16. att riksdagen avslår
motionerna 1973: 738, punkten 2, och 1973: 1343,
17. att riksdagen avslår
motionen 1973: 1368,
18. att riksdagen avslår
motionerna 1973: 47 och 1973: 761,
19. att riksdagen avslår
motionerna 1973: 471 och 1973: 1380,
20. att riksdagen
a. avslår motionen 1973: 182,
b. avslår motionen 1973: 190,
c. avslår motionen 1973: 192,
d. avslår motionen 1973: 752,
21. att riksdagen avslår
motionen 1973: 1361.

Trafiksäkerhet

3. **Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader.** Kungl. Maj:t har under punkten C 1 (s. 70—74) hemställt att riksdagen till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 14 518 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionerna

I motionen 1973: 181 av herr Hermansson m. fl. (vpk) hemställs, såvitt nu är i fråga (punkten 1), att riksdagen måtte besluta att under punkten C 1. Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för informationsverksamhet anvisa ytterligare 2 350 000 kr. eller ett förslagsanslag av sammanlagt 16 868 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1973: 316 av herr Söderström (m) hemställs att riksdagen uttalar sig för att vid en eventuell koncentration av stationsorter hänsyn skall tagas till lokala förhållanden.

I motionen 1973: 489 av herr Åkerlind (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådana ändringar i bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon att första besiktning skall ske när fordonet är tre år och därefter följande kontrollbesiktningar vartannat år.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag innebär en höjning av anslaget med 2,1 milj. kr. till 14 518 000 kr. Härvid har medel beräknats för sju nya tjänster, nämligen tre byrådirektörer inom trafik- och informationsbyrån för arbete med föreskrifter om vägmärken och trafiksignaler, trafikreglering och trafiksanering och ledning av skolkonsulenternas verksamhet samt fyra kvalificerade biträden inom den regionala organisationen. Vidare beräknas ytterligare 1 050 000 kr. för informationsverksamhet — för vilket ändamål därmed skulle disponeras ca 7,6 milj. kr. — och 100 000 kr. för utredningsuppdrag.

Av statsrådsprotokollet framgår också att den av trafiksäkerhetsverket i juni 1972 framlagda promemorian "PM med förslag till målsättning för arbetet för ökad trafiksäkerhet" varit föremål för en omfattande remissbehandling, vilken nyligen avslutats. I anslutning till bearbetningen av remissmaterialet kommer att övervägas, i vilken utsträckning trafiksäkerhetsverkets förslag kan tjäna som underlag för arbetet i den arbetsgrupp, som departementschefen — med beaktande av vad som anförts av riksdagen (TU 1972: 7, rskr 1972: 114) — avser att tillsätta.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt. Härav följer att utskottet inte kan biträda yrkandet i motionen 1973: 181 om en ytterligare höjning av medelstilldelningen för informationsverksamheten med 2 350 000 kr., vilket skulle innebära en sammanlagd medelsanvisning av 16 868 000 kr. Utskottet vill dock i anslutning härtill erinra om att Kungl. Maj:t föreslagit en uppräkning även av anslaget till verkets uppdragsverksamhet med 2,1 milj. kr. till 19.5 milj. kr.

I motionen 1973: 316 har yrkats att riksdagen uttalar sig för att vid en eventuell *koncentration av stationsorter* hänsyn tages till lokala förhållanden. Utskottet, som förutsätter att så sker, vill dock i anledning

av motionen erinra om att det utredningsförslag i frågan som under förra året framlades (Ds K 1972: 2) f. n. är föremål för Kungl. Maj:ts prövning. I avvaktan på resultatet härav synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej påkallad varför motionen avstyrks.

I motionen 1973: 489 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådana ändringar i bestämmelserna om *kontrollbesiktning* av fordon att första besiktning skall ske när fordonet är tre år och därefter följande kontrollbesiktningar vartannat år.

De nu gällande bestämmelserna på detta område är emellertid föranledda av trafiksäkerhetsskäl. Med hänsyn härtill och då utskottet inte anser någon ändring härvidlag önskvärd avstyrks motionen i fråga.

Övriga vid årets riksdag väckta motioner i trafiksäkerhetsfrågor kommer att av utskottet prövas i ett senare sammanhang.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet

att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1973: 181, punkten 1, till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 14 518 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1973: 316,
3. avslår motionen 1973: 489.

4. **Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet** och **Registrering av motorfordon.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna C 2—C 3 (s. 74—77) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 19 490 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Registrering av motorfordon* ett förslagsanslag av 1 000 kr.

5. **Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar.** Kungl. Maj:t har under punkten C 4 (s. 77—79) hemställt att riksdagen till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 6 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1973: 181 av herr Hermansson m. fl. (vpk) hemställs, såvitt nu är i fråga (punkten 2), att riksdagen måtte besluta att under punkten C 4. Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar anvisa ytterligare 1 milj. kr. eller ett förslagsanslag av sammanlagt 7 500 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt innebär en oförändrad medelsanvisning om 6,5 milj. kr. mot av trafiksäkerhetsverket begärda 8,5 milj. kr.

Av statsverkspropositionen framgår att trafiksäkerhetsverket i samråd med statens järnvägar och statens vägverk till Kungl. Maj:t har överlämnat förslag till ny kungörelse om säkerhetsåtgärder vid plankorsningar mellan järnväg och väg (säkerhetskungörelse). Förslaget har utarbetats inom den av de tre verken tillsatta plankorsningsdelegationen och innebär vissa skärpta säkerhetskrav. Om nämnda förslag till ny säkerhetskungörelse vinner Kungl. Maj:ts bifall kan enligt trafiksäkerhetsverket behov av ytterligare medelsanvisning aktualiseras.

I samband med sin prövning av motionen 1973: 181 har utskottet konstaterat att en betydande eftersläpning i medelstilldelningen föreligger. Med hänsyn till den betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt här ifrågavarande anläggningar dock har finner utskottet det önskvärt att under höstens budgetarbete en höjning av anslaget övervägs. För nästa budgetår har utskottet emellertid funnit sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag. Härav följer att utskottet avstyrker det av motionärerna framställda yrkandet om en höjning av anslaget med 1 milj. kr. till 7,5 milj. kr.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1973: 181, punkten 2, till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 6 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

6. **Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna C 5—C 7 (s. 79—87) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* ett anslag av 2 550 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Kostnader för nytt bilregister m. m.* ett reservationsanslag av 23 960 000 kr.,
3. till *Kostnader för framställning av körkort m. m.* ett förslagsanslag av 20 000 000 kr.

Sjöfart

Sjöfartsverket

7. **Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** Före behandlingen av de skilda anslagen har Kungl. Maj:t (s. 88—125) lämnat en allmän översikt över sjöfarten m. m.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1973/74 under de skilda anslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 104 317 000 kr. (punkten D 1, s. 125—126),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 34 845 000 kr. (punkten D 2, s. 126—127),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 10 920 000 kr. (punkten D 3, s. 127),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag av 600 000 kr. (punkten D 4, s. 128).

Motionerna

I motionen 1973: 107 av herr Öhvall m. fl. (fp) hemställs att riksdagen som sin mening måtte uttala att i direktiven för den aviserade utredningen om vintersjöfarten bör anges att målsättningen skall vara oavbruten sjöfart på Luleå och hamnarna söder därom.

I motionen 1973: 189 av fru Olsson i Helsingborg m. fl. (c) hemställs 1. att riksdagen beslutar anhålla om utredning beträffande lotstvång för alla tankfartyg i svenska farvatten samt 2. att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer, att den svenska delegationen inom IMCO verkar för att få till stånd obligatorisk lotsplikt för alla tankfartyg vid färd genom Öresund.

I motionen 1973: 198 av herr Winberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om återinförande av lotsningsverksamhet från Härnösand.

I motionen 1973: 759 av herrar Rosqvist (s) och Nilsson i Kalmar (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär prövning av en framtida förläggning av sjöfartsverkets förråd till Oskarshamn.

I motionen 1973: 1351 av herrar Eriksson i Arvika (fp) och Wirtén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående möjligheterna att kraftigt reducera antalet småbåtsolyckor, varvid särskilt bör beaktas vad i motionen anförs beträffande användning av flytväst.

I motionen 1973: 1358 av herr Hallgren m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen i skrivelse till regeringen uttalar sig för en sådan ändring i lots- och fyrkungörelsen, att lotsskyldighet i princip alltid föreligger för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar, dock med de undantag som anförts i motionen, samt hos regeringen hemställer om att förslag härom skyndsamt utarbetas och förelägges riksdagen.

I motionen 1973: 1375 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. (m) hemställs att riksdagen uttalar att i direktiven till den aviserade utredningen bör anges att den skall arbeta snabbt och även bereda frågan om vård, översyn och reparation av statsisbrytare och andra fartyg i Norrland.

Utskottet. Av sjöfartsverket framlagda förslag om en sammanlagd medelsanvisning under driftbudgeten av 162 milj. kr. har av Kungl. Maj:t godtagits med vissa ändringar. Detta innebär att anslagen tas upp med 104 317 000 kr. till Farledsverksamhet exkl. isbrytning, 34 845 000 kr. till Isbrytning och 10 920 000 kr. till Fartygsverksamhet. Av sistnämnda anslag förordar departementschefen att 242 000 kr. anvisas under delprogrammet Sjöfartsinspektion m. m. Tillsammans med de medel, som genom viss omprioritering inom anslagets ram torde kunna frigöras, bör därigenom enligt departementschefen de ekonomiska förutsättningarna föreligga för ett realiserande av bl. a. sjöfartsverkets plan att i Rotterdam inrätta ett sjöfartsinspektionskontor. För anslaget Övrig verksamhet har departementschefen beräknat 600 000 kr. Departementschefen har slutligen bl. a. räknat med ett särkostnadsbidrag från fjärde huvudtiteln om 1,4 milj. kr. för att täcka kostnaderna för den under programmet Farledsverksamhet ingående militära sjökartläggningen.

I statsrådsprotokollet har vidare av departementschefen lämnats en redogörelse för hur han ser på den fortsatta behandlingen av hamnutredningens år 1971 framlagda delbetänkande Vintersjöfart (SOU 1971: 63). Departementschefen har därvid erinrat om att en mera preciserad målsättning för den statliga isbrytningsverksamheten hittills inte förelegat. Tillgängliga isbrytarresurser har sålunda satts in där de med hänsyn till samhällets allmänna behov av sjötransporter vintertid har förutsatts ge största möjliga effekt. Som mål för samhällets insatser för vintersjöfart såväl för Norrland som för landet i övrigt bör enligt utredningen gälla, att näringslivet skall ges en skälig grad av säkerhet för sjötransportmöjligheter året runt och såvitt möjligt oberoende av vintrarnas svårighetsgrad. Departementschefen anser emellertid i likhet med vissa remissinstanser, att utredningens samhällsekonomiska kalkyler präglas av brister och att ett kompletterande utredningsarbete är nödvändigt innan ställning kan tas till frågan om isbrytarverksamhetens utformning på längre sikt. Som en del i det fortsatta utredningsarbetet bör enligt departementschefen ingå en värdering av betydelsen av handelsfartygens storlek

och isvärdighet för behovet av isbrytarresurser för vintersjöfart på vissa Norrlandshamnar.

Utskottet finner det i och för sig önskvärt att näringslivet ges en skälig grad av säkerhet för sjötransportmöjligheter året runt och såvitt möjligt oberoende av vintrarnas svårighetsgrad men anser liksom departementschefen att en mera preciserad målsättning för vintersjöfarten f. n. ej bör fastläggas.

Av utskottets härvidlag intagna ståndpunkt följer att utskottet ej anser sig berett tillstyrka yrkandet i motionen 1973: 107 om oavbruten *sjöfart på Luleå* och hamnarna söder därom som målsättning för vintersjöfarten. Ej heller anser utskottet anledning föreligga att, såsom i motionen 1973: 1375 yrkats, ge den aviserade utredningen ytterligare direktiv att bereda frågan om *vård, översyn och reparation av statsisbrytare* och andra fartyg i Norrland. Motionen avstyrks jämväl i övrigt av utskottet.

I motionen 1973: 1358 har yrkats att *lotsskyldighet* i princip skall införas för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar. I motionen 1973: 189 har hemställts om utredning beträffande *lotstvång* för alla tankfartyg i svenska farvatten samt att den svenska delegationen i IMCO skall verka för lotsplikt för alla tankfartyg vid färd genom Öresund.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att den nuvarande lotsorganisationen utformats på grundval av ett system med i princip allmän lotsfrihet (prop. 1970: 119, SU 1970: 143, rskr 1970: 347). I tidigare lotsförordning intagna bestämmelser hänförde sig primärt inte till sjösäkerheten som sådan utan avsåg i första hand att skapa underlag för en lotsavgiftsplikt. Bestämmelser om en straffsanktionerad lotsplikt i viss omfattning i förening med en lämplig avvägning av avgifterna för utförda lotsningar borde enligt uttalande av departementschefen i propositionen 1970: 119 kunna skapa betydligt bättre garantier för sjösäkerheten än bestämmelserna i lotsförordningen. Vad som här borde komma i fråga var att skyldighet att anlita lots borde gälla för tankfartyg och andra fartyg med allmänfarlig last samt vid passage av svårnavigabla farvatten. Det förutsattes under riksdagsbehandlingen att vid avgränsningen miljö- och säkerhetsaspekterna tillmäts stor betydelse. Dessutom borde uppdragas åt sjöfartsverket att uppmärksamt följa utvecklingen på området samt att vidta i anledning härav erforderliga åtgärder.

Med hänsyn härtill har bestämmelser i olika avseenden utfärdats om skyldighet att anlita lots framför allt i fråga om vissa tankfartyg med last av råolja m. m. och fartyg med allmänfarlig last i bulk. Frågan om utvidgning av skyldigheten att anlita lots har dessutom nyligen tagits upp av sjöfartsverket i en framställning hos Kungl. Maj:t.

Med beaktande av det anförda synes syftet med yrkandena i motionen

1973: 1358 och motionen 1973: 189 såvitt gäller skyldighet att anlita lots i svenska farvatten i väsentliga delar tillgodosett. Enligt vad utskottet erfarit har vidare frågan om lotsplikt i Öresund berörts vid överläggningen i IMCO och torde komma att behandlas inom organisationen i ett större sammanhang. Med hänsyn till det anförda anser sig utskottet inte kunna biträda motionärernas yrkanden och avstyrker motionerna. Utskottet förutsätter emellertid alltjämt att utvecklingen på området uppmärksamt följs samt att i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder vidtas.

I motionen 1973: 198 har hemställts om återinförande av *lotsningsverksamhet* från Härnösand. I detta sammanhang må erinras om behandlingen år 1970 av lots- och fyrväsendets regionala organisation. Departementschefen (prop. 1970: 119) fann därvid naturligt att en ytterligare koncentration av lotsningsverksamheten sker till de kustavsnitt och hamnar som alltjämt är av betydelse för sjöfarten. Av årets statsverksproposition framgår att sjöfartsverket överväger olika åtgärder för att utöver de indragningar och sammanläggningar som genomförts till följd av 1970 års omorganisation ytterligare kunna begränsa lotsningsorganisationen. Mot bakgrund härav och då enligt utskottets mening omständigheter ej framkommit som bör föranleda ett återinförande av just den av motionärerna nu angivna lotsplatsen avstyrks motionen i fråga. Utskottet förutsätter emellertid att sjöfarten till och från Härnösandsområdet tillförsäkras en tillfredsställande lotsningsservice.

I motionen 1973: 759 har yrkats att en framtida förläggning av *sjöfartsverkets förråd* till Oskarshamn måtte prövas. Frågan om förläggningen av sjöfartsverkets förråd behandlas f. n. hos sjöfartsverket. Som motionärerna framhåller har målsättningen varit att få en samlad förråds- och underhållsverksamhet för verkets flytande enheter. Det har därvid bedömts vara en fördel om även isbrytarna vid eventuellt framtida behov kan förläggas till eller repliera på den nya platsen för underhållsenheten. I målsättningen uppges vidare ingå en samgruppering av mellersta lotsdistriktets förråd med centralförrådet. Lokaliseringen av sjöfartsverkets förråd är sålunda beroende av ett flertal faktorer. Utskottet utgår ifrån att under den fortsatta prövningen av frågan jämväl regionala och lokaliseringsmässiga synpunkter beaktas. Med hänsyn härtill och då en förläggning av förrådet till Oskarshamn utgör ett av de alternativ som redan aktualiserats under frågans behandling synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig varför motionen avstyrks.

I motionen 1973: 1351 har hemställts om utredning och förslag angående möjligheterna att kraftigt reducera antalet småbåtsolyckor, varvid särskilt bör beaktas vad i motionen anförts beträffande användning av

flytväst. Vid sin behandling av en motion med samma syfte vid fjolårets riksdag erinrade utskottet om att frågor av detta slag kontinuerligt bevakas i sjösäkerhetsrådet som har att genom propaganda och upplysning medverka till större säkerhet på sjön beträffande fritidsbåtarna. Detta innefattade enligt vad utskottet erfor även rekommendation beträffande användning av flytvästar. Vidare förutsatte utskottet att därmed sammanhängande frågor kommer att prövas i samband med fritidsbåtsutredningens fortsatta arbete. Vad utskottet då uttalade gäller alltjämt. Någon särskild utredning anser utskottet därför ej påkallad och avstyrker motionen.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar
   a. till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning*, ett förslagsanslag av 104 317 000 kr.,
   b. till *Isbrytning* ett förslagsanslag av 34 845 000 kr.,
   c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag av 10 920 000 kr.,
   d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 600 000 kr.,
2. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973: 107,
   b. avslår motionerna 1973:189 och 1973: 1358,
   c. avslår motionen 1973: 198,
   d. avslår motionen 1973: 759,
   e. avslår motionen 1973: 1351,
   f. avslår motionen 1973: 1375.

Övriga sjöfartsändamål

8. **Handelsflottans pensionsanstalt m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna D 5—D 8 (s. 128—132) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Handelsflottans pensionsanstalt* ett anslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* ett förslagsanslag av 365 000 kr.,
3. till *Avsättning till handelsflottans välfärdsfond* ett förslagsanslag av 600 000 kr.,
4. till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* ett förslagsanslag av 675 000 kr.

Institut m. m.

9. **Transportnämnden.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten E 1 (s. 133—135) och hemställer

att riksdagen till *Transportnämnden* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 1 252 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen.

10. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 2—E 7 (s. 135—147) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 25 781 000 kr.,
2. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m.* ett förslagsanslag av 1 282 000 kr.,
3. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Nyanskaffning av instrument m. m.* ett reservationsanslag av 400 000 kr.,
4. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 7 234 000 kr.,
5. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderlekstjänst för luftfarten* ett förslagsanslag av 11 228 000 kr.,
6. till *Bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.* ett förslagsanslag av 1 048 000 kr.

11. **Statens väg- och trafikinstitut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 8—E 10 (s. 148—154) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Statens väg- och trafikinstitut* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* ett reservationsanslag av 5 850 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* ett reservationsanslag av 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

12. **Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 11—E 13 (s. 155—157) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 2 890 000 kr.,
2. till *Statens geotekniska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 3 377 000 kr.,
3. till *Statens geotekniska institut: Utrustning* ett reservationsanslag av 100 000 kr.

13. **Fraktbidragsnämnden.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten E 14 (s. 158) och hemställer

att riksdagen till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 551 000 kr.

14. **Transportforskningsdelegationen.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten E 17 (s. 160—161) och hemställer

att riksdagen till *Transportforskningsdelegationen* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 7 013 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Diverse

15. **Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.** Kungl. Maj:t har under punkten F 1 (s. 162—172) hemställt att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1973/74 anvisa ett anslag av 380 000 000 kr.

Motionerna

I motionen 1973: 42 av herrar Henmark (fp) och Jonsson i Mora (fp) yrkas att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t uppdrar åt SJ att försöksvis 1. ersätta 67-kortet med ett identitetskort eller 2. sänka priset på 67-kortet till exempelvis 10 kr. med giltighet till obegränsat antal resor under ett år.

I motionen 1973: 87 av herrar Börjesson i Falköping (c) och Eriksson i Bäckmora (c) hemställs att riksdagen beslutar att kvinna med hustrutillägg, som under makens levnadsår haft 67-kort, skall tillerkännas sådant kort även sedan hon blivit änka trots att hon inte är folkpensionär.

I motionen 1973: 307 av herr Carlshamre m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att SJ anmodas att 1. utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta resa även i första klass tågkupé fr. o. m. den 1 juli 1973, 2. snarast efter ett riksdagsbeslut fram till den 1 juli 1973 tillåta 67-kortsinnehavare att resa i första klass tågkupé mot erläggande av normalt mellanskillnadspris mellan första- och andraklassbiljett.

I motionen 1973: 479 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (punkterna 3—4), att riksdagen under F 1 Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisar 1 800 000 kr. för olönsam trafik på linjen Övertorneå—Pajala, att riksdagen under F 1 Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. anvisar ett från 100 000 kr. till 200 000 kr. ökat anslag avseende icke lönsamma järnvägsanstalter.

I motionen 1973: 1362 av herr Jonsson i Mora m. fl. (fp) yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om att åtgärder vidtas så att 1. även änkepensionärer enligt lagen om allmän försäkring och som upp-

nått 60 års ålder berättigas utnyttja 67-kortet vid resor, 2. 67-kortet göres gällande för resor i första klass, 3. 67-kortets tidsmässiga giltighet utsträckes att gälla hela året utan begränsningar.

Utskottet. I ersättning för driftunderskott på icke lönsamma järnvägslinjer har SJ för nästa budgetår hemställt om en medelsanvisning av 481,7 milj. kr. Underlag för beräkningen av ersättningens storlek har varit 1972 års separatredovisning.

Av statsverkspropositionen framgår att i separatredovisningen ingår bandelar med en trafikintensitet av upp till närmare 4 milj. bruttonton km per bankm och år vilket innebär en väsentlig utökning jämfört med beräkningarna vid närmast föregående separatredovisning. Härigenom har det undersökta bannätet kommit att omfatta 7 965 km.

Separatredovisningen har granskats av tillkallade sakkunniga. Dessa pekar på att förutsättningarna för redovisningen förändrats på ett avgörande sätt i och med att det undersökta nätet utökats väsentligt och menar att den hittills använda avgränsningsmetodiken inte längre utgör någon säker grund för att bestämma det olönsamma bannätet. Bl. a. på grund härav ifrågasätter de sakkunniga separatredovisningsförfarandet i dess nuvarande utformning. Med utgångspunkt i anvisningar som gavs i 1963 års riksdagsbeslut om den statliga trafikpolitiken har de sakkunniga använt en beräkningsmetodik som resulterat i att det ersättningsberättigade bannätet föreslås omfatta 6 832 km. De har därvid bl. a. urskilt en stor grupp bandelar som de uppfattar som integrerade delar av SJ:s stam- eller affärsbannät och därför inte bör berättiga till ersättning.

Departementschefen säger sig i princip ej ha något att erinra mot den avgränsning av det ersättningsberättigade nätet som de sakkunniga föreslagit. Mot bakgrund härav och med beaktande jämväl av övriga faktorer som påverkar behovet av ersättning har departementschefen funnit att ersättning till SJ för det trafiksvaga nätet bör utgå med 375,3 milj. kr. under nästa budgetår.

I det av departementschefen under ifrågavarande anslagspunkt upptagna beloppet ingår vidare 2,7 milj. kr. för det inkomstbortfall som uppkommer genom att man vid nedläggning av järnväg övergångsvis tillämpar reduceringar i styckegodstaxorna vid transporter till och från vissa platser vid nedlagda järnvägslinjer. Vidare ingår i det yrkade beloppet ersättning för bibehållande av olönsamma järnvägsanstalter. SJ föreslår att ersättning för detta ändamål utgår med 0,2 milj. kr. Departementschefen uppger att han vid sina överväganden av ersättningsbeloppet tagit hänsyn bl. a. till avgränsningen av det ersättningsberättigade bannätet och föreslår att medel för ändamålet utgår med oförändrat 0,1 milj. kr. För resultatförsämring till följd av 67-kortsrabattens utvidgning att gälla förtidspensionärer m. fl. yrkar SJ ersättning med 1,9 milj. kr., vilket departementschefen biträder. Härutöver har SJ bl. a. hemställt

om särskild ersättning för olönsam landsvägstrafik på linjen Övertorneå—Pajala med 1,8 milj. kr.

Utskottet finner sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag och avstyrker följaktligen yrkandena i motionen 1973: 479 att riksdagen skall anvisa 1 800 000 kr. för olönsam trafik på *linjen Övertorneå—Pajala* och att riksdagen skall anvisa ett från 100 000 kr. till 200 000 kr. ökat anslag avseende *icke lönsamma järnvägsanstalter.*

I motionen 1973: 1362 har hemställts att 67-kortet även skall berättiga till resor i *första klass.* Yrkanden med samma innebörd finns i motionen 1973: 307.

Med anledning härav må erinras om att utskottet vid sin behandling av motioner i samma syfte, senast vid förra årets riksdag, funnit skäl tala för motionärernas yrkande inte minst med hänsyn till önskemålet att uppnå nordisk enhetlighet på området. Problemet avsågs därvid främst avse resa i sovvagn.

Utskottet (TU 1972: 1) hänvisade i sammanhanget till den kontinuerliga översyn av tillämpningsområdet m. m. för rabattsystemet i dess helhet som påginge inom SJ och fann att det vore av värde om översynen kunde resultera i en samlad bedömning av hithörande frågor. I avvaktan härpå avstyrkte utskottet de då föreliggande motionsyrkandena.

Utskottet framhöll dock önskvärdheten av att prövningen hos SJ påskyndas och att resultatet skulle redovisas i kommande statsverksproposition. Av denna framgår emellertid i denna fråga endast att vissa undersökningar av ett antal nu gällande rabattformer inom SJ pågår och att undersökningen avseende 67-kortet väntas föreligga klar under 1973.

De nya bestämmelserna beträffande 67-kortet bör enligt utskottets uppfattning medge att kortet får användas även vid resor i första klass. Dessutom bör man pröva ytterligare utvidgning av förmånerna — framför allt på områden där detta skulle medföra en ökad harmonisering med bestämmelserna i övriga nordiska länder.

Utskottet anser att förutsättningar bör finnas att genom en aktiv försäljningsverksamhet stimulera till en sådan ökning av pensionärernas resor med tåg att ett nytt företagsekonomiskt utrymme kan skapas för en utvidgning av förmånerna. Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1973: 1362 har yrkats att vissa *änkepensionärer* som uppnått 60 års ålder berättigas utnyttja 67-kortet. Utskottet utgår från att också frågan härom kan komma att beaktas i samband med den förutsatta omprövningen av rabattsystemet. Motionen bör därför inte nu föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1973: 87 har hemställts att kvinna med hustrutillägg som under makens levnadsår haft 67-kort skall tillerkännas sådant kort även

om hon blivit *änka* trots att hon ej är folkpensionär. Med hänsyn inte minst till de svåra gränsdragningsproblem som skulle uppkomma vid ett bifall till motionen har utskottet nu som tidigare inte funnit sig kunna förorda den av motionärerna tänkta utvidgningen och avstyrker därför motionen.

Vidare har i motionen 1973: 42 yrkats att SJ försöksvis ersätter 67-kortet med ett *identitetskort* eller sänker priset på 67-kortet med giltighet till obegränsat antal resor under ett år. I motionen 1973: 1362 har yrkats att 67-kortets *tidsmässiga giltighet* utsträcks att gälla hela året utan begränsningar. Yrkandena i dessa motioner bygger delvis på andra förutsättningar än dem som nu ligger till grund för bestämmelserna om 67-kortet. De bör enligt utskottets mening ingå i en mera långsiktig prövning av SJ:s taxefrågor. Motionerna avstyrks därför såvitt nu är i fråga.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionen 1973: 479, punkterna 3 och 4, till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1973/74 anvisar ett anslag av 380 000 000 kr.,
2. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973: 42,
   b. avslår motionen 1973: 87,
   c. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av de i motionerna 1973: 307 och 1973: 1362, punkten 2, upptagna frågorna rörande 67-kortet,
   d. avslår motionen 1973: 1362, punkterna 1 och 3.

16. **Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser.** Kungl. Maj:t har under punkten F 3 (s. 173—174) föreslagit riksdagen att till Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser för budgetåret 1973/74 anvisa ett förslagsanslag av 176 000 000 kr., därav 3 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1973: 483 av herr Ringaby (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att offentliga myndigheter måtte åläggas svara för portokostnaderna vid infordran av uppgifter från enskilda medborgare.

Utskottet. Den av departementschefen förordade anslagsanvisningen tillstyrks av utskottet.

I anledning av det i motionen 1973: 483 framställda yrkandet vill utskottet erinra om att det allmänna redan i dag bekostar vissa uppgifter

som infordras av offentliga myndigheter från enskilda medborgare. Vilka uppgifter och myndigheter det gäller framgår av en särskild bilaga till allmänna poststadgan. Portokostnaderna är inräknade i den ersättning som postverket får för befordran av försändelser från avsändare med tjänstebrevsrätt.

Enligt vad utskottet under hand erfarit är postverket för sin del positivt till en utökning av möjligheterna att sända ofrankerade försändelser av det slag motionären föreslagit under förutsättning att det rör sig om relativt frekventa försändelser och att postverket får ersättning för försändelsernas befordran enligt gällande taxa. Även utskottet anser en utvidgning av denna möjlighet i flera fall vara lämplig. Att såsom motionären föreslagit generellt ålägga myndigheterna att svara för kostnader av ifrågavarande slag anser sig utskottet däremot f. n. ej berett att biträda. Motionen avstyrks därför. Utskottet förutsätter emellertid att frågan blir föremål för prövning.

Utskottet hemställer att riksdagen

1. till *Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 176 000 000 kr., därav 3 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1973: 483.

17. **Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m. med flera anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna F 4—F 8 (s. 174—179) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1973/74 anvisar

1. till *Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.* ett förslagsanslag av 2 021 000 kr.,
2. till *Beredskap för civil luftfart* ett reservationsanslag av 800 000 kr.,
3. till *Kostnader för visst värderingsförfarande* ett förslagsanslag av 40 000 kr.,
4. till *Kostnader för riskgaranti till Scandinavian Airlines System* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
5. till *Kostnader för omläggning av flygtrafikledarutbildningen* ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Uppskjutna frågor

18. **Uppskjutna frågor.** Utskottet kommer senare under sessionen att yttra sig beträffande Kungl. Maj:ts under följande punkter och avsnitt framlagda förslag, nämligen

punkten E 15 Transportstöd för Norrland m. m.,
punkten E 16 Transportstöd för Gotland,
punkten F 2 Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer,
vilket utskottet härmed anmäler.

Stockholm den 16 mars 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m) och Magnusson i Kristinehamn (vpk), dock att vid behandlingen av punkten 2 i vad avser motionen 1973: 1383 fröken Hörlén (fp) deltagit i stället för herr Sellgren (fp).

Reservationer

1. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande anslaget till *Drift av statliga vägar*

a. av herrar Dahlgren (c), Persson i Heden (c) och Håkansson (c) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Inom denna" och på s. 10 slutar med "100 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Den sålunda föreslagna anslagshöjningen finner utskottet klart otillräcklig. Som motivering härför och i anledning av det i motionen 1973: 1355 framförda yrkandet om en ytterligare höjning av anslaget med 100 milj. kr. vill utskottet anföra följande.

Anslagen till vägarna har under en följd av år varit i stort sett oförändrade. Till detta kommer att det ökade behov av investeringar i vägar och gator i storstadsområdena som blivit en följd av befolkningskoncentrationen, kommit att medföra nedskärningar i medelstilldelningen till glesbygdslänen. Det är emellertid enligt utskottets uppfattning nödvändigt att fördelningen av väganslagen ges en inriktning som ligger i linje med en aktiv regionalpolitik. De uttalanden som 1972 års riksdag gjort angående vägplaneringen torde också innebära att fördelningen av anslagen skall ske i enlighet med de krav som en aktiv regionalpolitik ställer.

Större delen av driftanslaget går nu till serviccarbetena, vilka måste utföras i första hand. De medel som återstår för egentligt vägunderhåll och förbättringsarbeten är otillräckliga. Därigenom kan det i vägarna nedlagda kapitalet inte underhållas. Det måste givetvis vara en primär strävan att undvika den kapitalförstöring som till följd härav pågår.

Goda transportmöjligheter är vidare en viktig förutsättning för att företagsetableringar skall komma till stånd. För att näringslivet skall kunna utvecklas i alla delar av landet måste det finnas ett väl utbyggt vägnät med god bärighet. Att åstadkomma en tillfredsställande vägstandard är sålunda ett grundläggande led i en lokaliseringspolitik för alla regioner.

Av statsverkspropositionen framgår att egentligt vägunderhåll till vilket hänföres underhåll av beläggningar, grusning, dikning m. m. får 183,5 milj. kr. mindre än vägverket begärt. Detta innebär att det årliga behovet av egentligt underhåll inte täcks till mer än 60 procent och att det ackumulerade behovet på detta delprogram kommer att öka till storleksordningen 1 500 milj. kr.

Ett undermåligt egentligt vägunderhåll innebär emellertid inte bara övervältring av kostnader på framtiden utan medför också att bara de mest akuta behoven kan åtgärdas. Detta medför ofta dels en högre framtida kostnad för de åtgärder som inte kunnat komma till utförande, dels att redan vidtagna, enklare åtgärder måste upprepas, varigenom de sammanlagda kostnaderna för dessa blir högre. En konsekvens härav blir också att trafiksäkerheten minskar genom att man tvingas att utföra endast enklare underhållsåtgärder.

Förstärkningsarbeten omfattar förstärkning av vägkroppen, justeringar i plan och profil, övergång från grusvägbana till oljegrus på sekundära och tertiära vägar. Där kommer hela behovet att vid periodens slut uppgå till en ackumulerad kostnad av ca 2 500 milj. kr., om nuvarande anslagsutveckling inte bryts.

Förstärknings- och förbättringsåtgärderna måste med nuvarande anslag alltmer koncentreras till de vägar som redan har slitlager av asfalt eller oljegrus. Vid ett oförändrat anslag beräknas inom den närmaste femårsperioden två tredjedelar av förstärkningsmedlen behöva satsas på redan belagda eller oljegrusade vägar. Samtidigt kan så mycket som 45 à 50 procent behöva satsas på huvudvägnätet till följd av eftersatt egentligt vägunderhåll och otillräckliga investeringsanslag. Detta försätter det sekundära vägnätet i ett prekärt läge. Ett sådant förhållande kan inte accepteras från vare sig samhällsekonomiska eller regionalpolitiska synpunkter.

Skall regionalpolitiken framstå som realistisk, måste självfallet samhällets resurser anpassas till behovet i olika delar av landet. En större satsning på de sekundära och tertiära vägarna är därvid av stor betydelse.

I anslutning härtill må f. ö. nämnas att behovet av förstärkningsarbeten för perioden fram till år 1985 enligt den av vägverket uppgjorda behovsplanen för sekundära och tertiära vägar uppgår till 2 800 milj. kr. Den av verket sålunda redovisade behovssiffran innebär att endast 60 procent av detta behov skulle tillgodoses. Med nuvarande reella anslagsutveckling uppnås inte ens denna andel. Det är därför en tvingande nödvändighet — för att de övriga regionalpolitiska insatserna som samhället vidtar skall få effekt — att vägupprustningen på det sekundära och tertiära vägnätet intensifieras.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet i likhet med motionärerna att 100 milj. kr. utöver Kungl. Maj:ts förslag bör anslås till drift av statliga vägar. Dessa medel bör i första hand användas till förstärkningsarbeten på det sekundära och tertiära vägnätet.

Vid ett bifall till vad utskottet sålunda anfört tillgodoses även det i motionen 1973: 481 framförda yrkandet om en anslagshöjning med ytterligare 39 milj. kr.

dels utskottets hemställan under 2. bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1973: 481 samt med bifall till motionen 1973: 1355 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 1 124 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att *dels* det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Inom denna" och på s. 10 slutar med "100 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Av vägverkets yrkanden har utskottet särskilt fäst sig vid målsättningen att hejda den pågående *förstöringen* av investerat vägkapital. Att eftersätta det egentliga vägunderhållet, dvs. förnyelse av vägbeläggningar, grusningar, dikningar m. m. har naturligtvis denna innebörd. Den här utvecklingen innebär inte bara i detta avseende en samhällsekonomisk förlust, den medför också trafiksäkerhetsrisker av stora mått. Mot den bakgrunden finner utskottet det anmärkningsvärt att det av vägverkets äskanden är posten Egentligt vägunderhåll som blivit hårdast nedstruken. Vägverket har begärt 514,5 milj. kr., och departementschefen tillstyrker 331 milj. kr. — en summa som enligt utskottets mening är klart otillräcklig för att ge vägverket möjligheter att ens till någon del uppnå den målsättning som uppställts.

Mot bakgrund av det anförda instämmer utskottet i yrkandet i motionen 1973: 481 om att ytterligare 39 milj. kr. utöver Kungl. Maj:ts förslag bör anslås till drift av statliga vägar att användas under posten Egentligt vägunderhåll.

dels utskottets hemställan under 2. bort ha följande lydelse.

2. att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1973: 1355 samt med bifall till motionen 1973: 481 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1973/74 anvisar ett reservationsanslag av 1 063 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. *beträffande utskottets motivering* av herr Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Inom denna" och på s. 10 slutar med "100 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Vägbyggandet har i realiteten minskat under flera år. Detta förhållande ställer så mycket större anspråk på vägunderhållet. Sträckor av mycket dålig kvalitet kräver en oproportionerligt stor del av driftanslagen. En eftersläpning av byggandet innebär sålunda ett stegrat krav på underhåll. Men underhållet släpar efter. Under senare år har det inte på något sätt hållit jämna steg med förslitningen. Underhållsinventeringar som vägverket gjort 1966 och 1971 visar t. ex. att andelen asfaltbelagd vägyta av undermålig kvalitet blir större för varje år. Samma gäller vägarnas bärighet, vilket beror på att torrläggningen av vägkropparna genom dikning har måst eftersättas.

Utskottet anser sig tyvärr i nuvarande läge inte kunna tillstyrka de i motionerna 1973: 481 och 1973: 1355 föreslagna anslagshöjningarna om resp. 39 milj. kr. och 100 milj. kr. och tillstyrker därför Kungl. Maj:ts förslag i frågan De otillräckliga anslagen gör det emellertid nödvändigt att Kungl. Maj:t i samband med kommande budgetarbete beaktar behovet av en successiv höjning av anslagen för drift av vägar upp till en nivå som *inte endast täcker kostnaderna för de årliga förslitningarna* utan också gör det möjligt att börja hämta in eftersläpningen på underhållssidan.

Likaså bör Kungl. Maj:t ta tillvara de möjligheter som kan finnas att inom konjunkturpolitikens ram begära anslag på tilläggsstat för detta ändamål.

2. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande *avgiftsfinansiering av vägar och broar* av

a. herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anser att

dels det avsnitt av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Frågan om" och på s. 13 slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill erinra om att anslagen för byggandet av vägar inte höjts sedan år 1966 frånsett en mindre höjning för 1973 och att detta

med hänsyn till prisutvecklingen i realiteten betytt minskade anslag. Sålunda var den vägyta som färdigställdes 1971 bara omkring hälften av den vägyta som färdigställdes 1966 medan under samma tid bilbeståndet ökat med 25 procent. Ett alltför litet vägunderhåll har medfört en betydande kapitalförstöring, som i accelererad takt kommer att försämra vårt vägnät. De vägplaner som skulle utgöra grunden för utbyggnaden av vägarna har inte kunnat fullföljas på grund av bristande anslag. De olika vägdistrikten har därtill ständigt fått omdisponera sina planer med inriktning mera på katastrofhjälp än på en successiv uppbyggnad av vägnätet. Under överskådlig tid framåt synes förutsättningar saknas att klara det vägbyggnadsprogram som erfordras för att motsvara den ökande trafikens krav. För att komma ur denna låsta situation krävs delvis en omprövning av grunderna för vägbyggandets finansiering.

En förbättring av vägarnas standard skulle medföra en förbättrad trafiksäkerhet. Gjorda utredningar visar att betydande delar av erforderliga väginvesteringar skulle ge mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Därtill kommer ökad bekvämlighet och framkomlighet för vägtrafikanterna.

Det finns därför enligt utskottets mening goda skäl att låne- och avgiftsfinansiera vissa stora sammanhängande delar av motorvägsbyggandet under förutsättning att i varje särskilt fall alternativa vanliga trafikleder står till förfogande. Vi vill hänvisa till att detta förfarande används i USA, Italien, Frankrike och Norge. Finansieringen av Öresundsbron avses också ske genom avgifter. Därvid kommer de som utnyttjar bron att bidraga till brons finansiering. Det kan inte vara någon principiell skillnad mellan att utta avgifter för användandet av en bro och avgifter för nyttjandet av annan trafikled. Det saknas anledning anta att de vägar som skulle komma till stånd på detta sätt skulle vara mindre angelägna. Längre sammanhängande motorvägar ger också stora ekonomiska fördelar för trafikanterna genom minskad bensinåtgång och minskat slitage samt större trafiksäkerhet m. m. Den totala bedömningen av samhällsekonomiska resurser och utrymme på kapitalmarknaden kan ske vid beviljandet av koncession. Möjligheterna till internationell finansiering kan därvid beaktas. Den av motionärerna nämnda summan på 2 miljarder kronor skulle kunna räcka till färdigställande av huvuddelarna i ett svenskt motorvägsbyggnadsprogram. Ökade resurser skulle på detta sätt kunna ställas till förfogande för en betydligt snabbare förbättring av det övriga vägnätet.

Från arbetsmarknadssynpunkt skulle en satsning av ovanstående art betyda väsentliga fördelar inte minst i nuvarande arbetsmarknadsläge.

Av dessa skäl tillstyrker utskottet motionerna 1973: 738, såvitt nu är i fråga, och 1973: 1343,

dels att utskottets hemställan under 16. bort ha följande lydelse:

16. att riksdagen med bifall till motionerna 1973: 738, punkten 2, och 1973: 1343 ger Kungl. Maj:t i uppdrag att snarast möjligt föranstalta om utökning av trafikledsbyggandet i enlighet med vad som anförts i motionerna,

b. av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att

dels det avsnitt av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet vill" och på s. 13 slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Behovet av väginvesteringar har ökat kraftigt under senare år på grund av det växande transportarbete som utförs på vägarna men också genom de reellt sett minskade anslagen för väginvesteringar. Frågan om nya finansieringsvägar har på grund härav kommit i ett nytt läge jämfört med de förhållanden som rådde i början av 1960-talet, då frågan senast prövades i en utredning.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att motorvägarna har visat sig vara mycket effektiva och har dessutom en avsevärt lägre olycksfallsfrekvens i jämförelse med andra vägar. De är emellertid mycket kostsamma och kan innebära att väganslagen inte förslår för ett väl fungerande länsvägnät. I sådana fall och även i fråga om större broar, som med ordinarie väganslag inte kan byggas inom rimlig tid, bör därför ett system med avgiftsfinansiering prövas försöksvis. Det bör dock i regel endast användas i de fall då trafikanterna kan ges acceptabla alternativa färdvägar.

Utskottet vill understryka att finansieringsformen inte ändrar på principen att investeringarna skall prioriteras med hänsyn till deras nytta för hela samhällsekonomin. Samhällets inflytande över vilka vägar som kommer till stånd blir följaktligen inte åsidosatt för de projekt som avgiftsfinansieras.

Det stora behovet av vägbyggande har sammanfallit med en kraftig nedgång inom byggsektorn i övrigt, vilket förorsakat arbetslöshet och svåra förhållanden för anställda och företag. Detta förhållande är ytterligare ett motiv för en ökning av vägbyggandet. En upplåning för avgiftsfinansierade vägar och broar är i nuvarande läge särskilt väl motiverad. I tider av högkonjunktur medverkar avgifterna till att skapa ett samhällsekonomiskt utrymme för investeringskostnaderna för ifrågavarande vägar och broar.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels utskottets hemställan under 16. bort ha följande lydelse:

16. att riksdagen i anledning av motionerna 1973: 738, punkten 2, och 1973: 1343 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar,

3. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande *fasta trafikförbindelser med Danmark* av herrar Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson (c), Clarkson (m) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Under hänvisning" och på s. 16 slutar med "sig erforderligt" bort ersättas med text av följande lydelse:

I likhet med motionärerna anser utskottet det angeläget att riksdagen tar ställning för en utbyggnad i första hand av HH-förbindelsen. Trafiken till Danmark från större delen av vårt land går via Helsingborg och Helsingör, och trafikvolymen där är — som framgår av motionen — betydligt större än den via Malmö och Köpenhamn. Utskottet anser att också regionalpolitiska skäl talar för att HH-förbindelsen kommer till stånd före MK-förbindelsen, eftersom befolkningskoncentrationen i Malmöregionen sannolikt skulle stimuleras på ett ej önskvärt sätt om enbart den sistnämnda förbindelsen skulle komma till stånd. Det pågående utredningsarbetet bör sålunda i första hand inriktas på utformningen av HH-förbindelsen. Huruvida denna skall byggas som bro eller tunnel tillhör de frågor som därvid måste bli föremål för närmare överväganden. Vilket alternativ som än väljes måste dock både landsvägs- och järnvägsförbindelse komma i fråga,

dels att utskottets hemställan under 21. bort ha följande lydelse:

21. att riksdagen i anledning av motionen 1973: 1361 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionen upptagna frågorna om fasta trafikförbindelser med Danmark,

4. vid *punkten 3* (Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader) av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att *dels* det stycke i utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "19,5 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Med tanke på att informationsverksamheten utgör en stor och viktig del av problemkomplexet trafiksäkerhet finner utskottet Kungl. Maj:ts förslag otillräckligt. Helt färska undersökningar har ju påvisat stora brister i bilisternas kunskaper beträffande trafikmärken och trafikregler. Mot den bakgrunden och med beaktande av den betydelse informationen haft för t. ex. det ökade användandet av bilbälten och reflexer synes det motiverat att bevilja trafiksäkerhetsverket större medel för denna verksamhet än vad departementschefen föreslår. Informationsverksamheten syftar ju till att öka allmänhetens kunskaper om trafik och tra-

fikregler och ge rekommendationer om uppträdandet i trafiken. Utskottet instämmer därför i yrkandet i motion 1973: 181 om en ytterligare höjning av medelstilldelningen för informationsverksamheten med 2 350 000 kr.

dels att utskottets hemställan under 1. bort ha följande lydelse:

1. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1973: 181, punkten 1, till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1973/74 anvisar ett förslagsanslag av 16 868 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

5. vid *punkten 7* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet) beträffande *lotsskyldighet* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Med anledning" och på s. 24 slutar med "åtgärder vidtas" bort ha följande lydelse:

Enligt lots- och fyrkungörelsen (SFS 1970: 698) föreligger i princip lotsfrihet. Enligt paragraf 5 i nämnda kungörelse kan Kungl. Maj:t med hänsyn till rikets säkerhet eller till förhållande, som hänför sig till fartygs last eller farvattens beskaffenhet, eller av andra skäl föreskriva skyldighet att anlita lots. Så har också skett beträffande tankfartyg och bulkfartyg med farliga laster. I dessa fall råder således obligatorisk lotsskyldighet. Det har emellertid visat sig att allt fler fartyg utnyttjar möjligheten att avstå från anlitande av lots. Här är det i regel rederierna som från besparingssynpunkt försöker förmå fartygsbefälhavare till detta.

Många fartyg trafikerar f. n. svenska farvatten utan lots trots att detta medför risker av olika slag. Säkerheten för de ombordanställda försämras därmed väsentligt. Stora risker för haverier, vilka även kan ha miljöförstörande verkan, uppstår.

Skärpta bestämmelser beträffande lotsskyldighet är således enligt utskottets mening nödvändiga. En återgång till tidigare lotsskyldighet vore en riktig lösning, dock med den skillnaden att lots verkligen anlitas och att inte endast lotsavgift erlägges. Undantag från lotsskyldighet kan i vissa fall motiveras men måste i sådana fall preciseras. Tänkbara fall är fartyg med stapelvaror, som med hänsyn till brand-, explosions- eller miljörisk inte utgör någon fara för de ombordanställda eller kringliggande kust. Utskottet instämmer alltså i det yrkande som framföres i motionen 1973: 1358 om att lotsskyldighet i princip skall införas för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar. Motionen 1973: 189 anses därmed också besvarad.

dels att utskottets hemställan under 2 b. bort ha följande lydelse:

b. i anledning av motionerna 1973: 189 och 1973: 1358 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört angående viss lotsskyldighet,

6. vid *punkten 15* (Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.) av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) beträffande linjen *Övertorneå—Pajala* och *icke lönsamma järnvägsanstalter* som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "lönsamma järnvägsanstalter" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser sig böra instämma i yrkandena i motionen 1972: 479 att riksdagen skall anvisa 1 800 000 kr. för olönsam trafik på linjen Övertorneå—Pajala och att riksdagen skall anvisa ett från 100 000 kr. till 200 000 kr. ökat anslag avseende icke lönsamma järnvägsanstalter. Beträffande linjen Övertorneå—Pajala har denna sedan gammalt betraktats som olönsam järnvägslinje trots att trafiken drives på landsväg, vilket bör beaktas när riksdagen tar ställning till ersättningsfrågorna. Vidare bör beaktas att ett uppehållande av trafiken har en mycket stor betydelse för bygdens näringsliv och befolkning. I vad gäller anslaget till icke lönsamma järnvägsanstalter kan ett ökande av detta medföra en mindre restriktiv hållning till nedläggande av järnvägsstationer. Även s. k. icke lönsamma järnvägsanstalter kan fylla en uppgift i servicehänseende. Utskottet vill också påminna om att ett sådant anslag ingick som ett krav i Svenska järnvägsmannaförbundets tiopunktsprogram för en bättre trafikpolitik.

dels att utskottets hemställan under 1. bort ha följande lydelse:

1. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1973: 479, punkterna 3 och 4, till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1973/74 anvisar ett anslag av 381 900 000 kr.

Särskilt yttrande

vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande motionen 1973: 1357 om *planerad nybyggnad av riksväg 70 mellan Säter och Borlänge* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anfört:

Motionen tar upp en del principiella synpunkter som bör beaktas. I likhet med motionärerna anser jag det vara angeläget att undvika former av trafikplanering som går ut på att föra biltrafiken genom städer och samhällen. Därigenom uppstår problem som dessa varken tekniskt eller miljömässigt tål. Utöver den negativa effekten av att man genom sådana trafikledningsdragningar klyver samhällen får man också bullerstörningar av stor omfattning. Den i motionen påtalade dragningen av riksväg 70 verkar för tätorten Gustafs vara till uppenbar nackdel från stadsplane- och bullersynpunkt. En utbyggnad av riksvägnätet bör inte i onödan få gå ut över befintliga samhällen. Man bör också acceptera det faktum att god jordbruksmark inte längre är en obegränsad marktillgång. Om annan mark finnes som alternativ bör man välja denna.

MARCUS BOKTR. STOCKHOLM 1973 730055