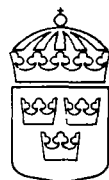


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU27

Trafikens infrastruktur



1989/90
TU27

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet infrastrukturfrågor främst avseende vägar och järnvägar. Betänkandet är indelat i tre huvudavsnitt. Resursbehov och finansieringsformer, Vägväsende och Järnvägstrafik.

I avsnittet *Resursbehov och finansieringsformer* (s. 40—57) framhåller utskottet att det i likhet med regeringen anser att 5 miljarder kronor bör anvisas för infrastrukturinvesteringar på trafikområdet i form av ett engångsanslag. Eftersom det i propositionen inte klart anges för vilka ändamål anslaget skall användas eller vem som skall fatta beslut om utnyttjandet av anslaget förordar utskottet att regeringen får återkomma med förslag till medelsanvisning enligt de riktlinjer utskottet angivit.

Enligt utskottets mening är det inte möjligt att över statsbudgeten tillgodose de stora resursbehov som finns inom transportsektorn. Utskottet tillstyrker därför förslaget i propositionen att bl.a. möjligheterna till ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering utreds.

I avsnittet *Vägväsende* (s. 57—84) föreslår utskottet att riksdagen anvisar

- 5 859,9 milj.kr. för drift och underhåll av statliga vägar.
- 1 512 milj. kr. för byggande av riksvägar.
- 1 041,8 milj. kr. för byggande av länstrafikanläggningar.
- 595 milj. kr. för bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar.
- 582 milj. kr. för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (100 milj. kr. utöver regeringens förslag).
- 669,9 milj. kr. för särskilda bärighetshöjande åtgärder.

Uppgift saknas i propositionen om det belopp som för bidragsåret 1991 skall betalas ut till kommunerna från anslaget för bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar. På utskottets initiativ föreslås att beloppet fastställs till 750 milj. kr.

Flertalet av de motionsyrkanden som utskottet behandlar innebär krav på åtgärder från riksdagens sida i syfte att gynna ett visst län genom att vägbyggnadsprojekt tidigareläggs inom ramen för vägplaneringen eller genom att länet i fråga tillförs ökade medel för väganda-

mål. Samtliga dessa yrkanden avstyrks med hänvisning till att frågorna inte bör avgöras av riksdagen utan inom ramen för den decentraliserade ordning som vägplaneringsprocessen innebär.

I avsnittet *Järnvägstrafik* (s. 85—115) föreslår utskottet att riksdagen anvisar

- 2 784 milj. kr. för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.
- 1 200 milj. kr. för nyinvesteringar i stomjärnvägar (336 milj. kr. utöver regeringens förslag). Budgetåret 1991/92 bör anslaget höjas till 1 500 milj. kr.
- 68 milj. kr. för särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (västkustbanan).
- 11 milj. kr. till järnvägsinspektionen.
- 445 milj. kr. till SJ för utveckling av godstrafik.

Ett stort antal motioner har behandlats som avser utbyggnad och upprustning av skilda bandelar samt förbättringar av SJs service. Utskottet avstyrker dessa motioner med hänvisning till att banverket beslutar om investeringar på stornätet och länsstyrelserna om investeringar på länsjärnvägarna. Utskottet framhåller vidare att riksdagen inte bör ha synpunkter på frågor om tågstopp, tidtabeller, priser, vagnmateriel och andra servicefrågor.

Vid betänkandet har fogats 83 reservationer. De frågor som reservationerna avser samt de partier som står bakom dem redovisas översiktligt under avsnitt 7 Hemställan (s. 116—131).

Vidare har vid betänkandet fogats sju särskilda yttranden (s. 181 ff).

En översikt av var i betänkandet motionerna behandlas finns på s. 183—190). Betänkandets innehållsförteckning finns på s. 191.

Inledning

I betänkandet behandlas

- 1) *bilaga 2 i proposition 1989/90:88* om vissa näringspolitiska frågor,
- 2) delar av *bilaga 8 i proposition 1989/90:100*,
- 3) *motioner* som framlagts under den allmänna motionstiden i januari 1990,
- 4) *motioner* som väckts med anledning av bilaga 2 i proposition 1989/90:88,
- 5) *motioner* inom trafikutskottets beredningsområde som väckts med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet samt
- 6) *motioner* inom trafikutskottets beredningsområde som väckts med anledning av proposition 1989/90:66 om särskilda regionalpolitiska insatser i Blekinge län.

Under arbetet med dessa frågor har utskottet mottagit en rad synpunkter i form av uppvaktningar och skrivelser från kommuner, länsstyrelser, organisationer och enskilda.

Betänkandet är indelat i följande tre huvudavsnitt:

- *Resursbehov och finansieringsformer* (s. 40—57).
- *Vägväsende* (s. 57—84).
- *Järnvägstrafik* (s. 85—115).

De frågor som behandlas under huvudavsnittet Resursbehov och finansieringsformer grupperas i underavsnitt om Allmän bakgrund, Resursbehoven under 1990-talet, Nya finansieringsformer och Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn.

Hänvisningar till "propositionen" avser bilaga 2 till proposition 1989/90:88. Hänvisningar till "budgetpropositionen" avser bilaga 8 till proposition 1989/90:100.

RESURSBEHOV OCH FINANSIERINGSFORMER

Propositionsförslaget

Proposition 1989/90:88 bilaga 2

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor bilaga 2 under rubrikerna Allmän bakgrund, Resursbehoven inför 1990-talet, Nya finansieringsformer — en nödvändighet (s. 229—264) och Infrastrukturfond för transportsektorn (s. 264)

1. att riksdagen godkänner att regeringen får bemyndiga vägverket inom en ram på 500 000 000 kr. att ta upp lån eller ställa borgen för lånefinansierade objekt,

2. att riksdagen godkänner att regeringen får bemyndiga vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt,

3. att riksdagen beträffande finansieringen av infrastrukturen godkänner vad i propositionen anförts om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering,

4. att riksdagen till Infrastrukturfond för transportsektorn för budgetåret 1990/91 anvisar, som ett engångsbelopp, ett reservationsanslag på 5 000 000 000 kr.,

5. att riksdagen bemyndigar regeringen att utfärda riktlinjer för administration och utnyttjande av infrastrukturfonden,

6. att riksdagen i övrigt godkänner vad i propositionen anförts om infrastrukturfonden.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts

dels om allmän bakgrund,

dels om storstadsförhandlare.

Motionsförslagen

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2

1989/90:T32 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en kraftigt höjd ambitionsnivå vad gäller investeringar i järnvägar och kollektivtrafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översynen av principerna för kostnadsansvaret för trafikslagen,

4. att riksdagen avslår regeringens hemställan om att få bemyndiga vägverket att ta upp lån eller borgen inom en ram på 500 000 000 kr.,

5. att riksdagen avslår regeringens hemställan om att få bemyndiga vägverket teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt,

6. att riksdagen avslår regeringens hemställan vad gäller ett godkännande av vad i propositionen anförts om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering,

7. att riksdagen hos regeringen begär nytt förslag till nya finansieringsformer m.m. enligt vad i motionen anförts,

15. att riksdagen beslutar att minst 65 000 000 000 kr. skall nyinvesteras i järnvägar under de närmaste tio åren,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av medlen i den av regeringen föreslagna infrastrukturen för transportsektorn.

1989/90:T35 av Lena Öhrsvik (s) vari yrkas at riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att i en och samma organisation ha ansvaret för såväl vägbyggande som trafik-säkerhet.

1989/90:T38 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen avslår regeringens förslag om särskild infrastruktur-fond,

2. att riksdagen beslutar att ramen för infrastrukturinvesteringar under 1990-talet utökas med ett belopp av storleksordningen 10 miljarder kronor enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flerdubbling av de beslutade investeringsramarna för järnvägsinvesteringarna och rätt för banverket och vägverket att lånefinansiera investeringar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering inom infrastruktur- och trafikområdena.

1989/90:T40 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

8. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 40 miljarder kronor fram till år 2000,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av vissa järnvägsprojekt,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om andra aktörers möjlighet att bedriva godstrafik på det svenska järnvägsnätet,

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

15. att riksdagen hos regeringen begär framläggande av preciserade förslag om infrastruktur fonden enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användning av fonden i områden med svagt sysselsättningsläge,

17. att riksdagen hos regeringen begär förslag till riktlinjer för extern finansieringsmedverkan enligt de principer som angetts i motionen,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade investeringar i kollektivtrafik-anläggningar i storstadsområdena.

1989/90:T41 av Ingrid Hasselström Nyvall (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökade infrastrukturella medel till Kalmar län.

1989/90:T42 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer och därigenom styra trafikpolitiken,

2. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas överta, köpa eller ansvara för vägar och vägtullar, broar och brotullar,

3. att riksdagen beslutar att vägverket resp. banverket inte skall ombildas till affärsdrivande verk,

5. att riksdagen beslutar att de behov som banverket redovisat beträffande underhåll, 35 miljarder kronor, och nyinvesteringar, ca 60 miljarder kronor fram till sekelskiftet, skall styra riksdagens beslut om anslag till järnvägar,

6. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att undersöka möjligheten att utnyttja löntagarfonderna som ett redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringar,

7. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att undersöka förutsättningarna för att inrätta en infrastrukturskatt enligt vad i motionen anförts,

8. att riksdagen beslutar att införa en flygbränsleskatt enligt motionens förslag.

1989/90:T43 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen skall utreda nytt system för finansiering av underhåll och byggande av vägar i enlighet med vad som anförts i motionen.

1989/90:T44 av Åke Wictorsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av resurser för utbyggnad av transportsektorn i Stockholms län.

1989/90:T45 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till nya finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar i enlighet med de i motion 1989/90:N60 angivna riktlinjerna,

6. att riksdagen – med motivering i motion 1989/90:N60 – avslår regeringens förslag om inrättande av en infrastrukturfond för transportsektorn.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990

1989/90:T201 av Birgitta Hambræus och Göran Engström (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägstrafiken skall byggas ut i hela landet.

1989/90:T212 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alternativa former för finansiering av väginvesteringar, driftskostnader och vägunderhåll,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag om alternativa och kompletterande finansieringsformer för järnvägsbanor i enlighet med vad i motionen anförts.

1989/90:T215 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av broar och vägar,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering på den öppna låne marknaden av vissa investeringskostnader,

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

1989/90:T219 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en fast andel av från länen inbetalda fordons- och bensinskatter bör återföras till resp. län som ytterligare väganlag enligt vad i motionen anförts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att intäkterna från den progressiva skatteutjämningsavgiften, den tillfälliga regionala fastighetsskatten och den regionala investeringsavgiften i Stockholms län under en övergångsperiod återförs till länet för investeringar i transportsystemet och därefter avskaffas,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den förhandlingsman som utses för Stockholmsregionens trafikfrågor bör ges åtgärdsinriktade direktiv som säkrar kontinuitet för större investeringar under en längre period.

1989/90:T230 av Margareta Winberg m.fl. (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ett eventuellt nytt finansieringssystem för väginvesteringar och underhåll måste ha en regionalpolitisk profil.

1989/90:T239 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av inkomsterna från regionala bilavgifter etc.

1989/90:T240 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

3. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas styra investeringar på trafikområdet.

1989/90:T246 av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förhandlingar mellan staten och Stockholms läns landsting om en storsatsning på kollektivtrafiken i länet,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdavgifter i innerstadsområden.

1989/90:T247 av Eva Johansson m.fl. (s) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo861 anförts om återföring av inkomsterna från regionala bilavgifter.

1989/90:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av Österleden,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av vägar,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om näringslivets beredvillighet att ta ansvar för större vägprojekt.

1989/90:T250 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter för kommunerna att införa områdesavgifter för biltrafiken,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av investeringar om minst 40 miljarder kronor i järnvägsnätet under tio år,

8. att riksdagen uppdrar till regeringen att ta initiativ till och lägga förslag om att etablera ett nordiskt snabbtågnät.

1989/90:T252 av Claes Roxbergh och Elisabet Franzén (båda mp) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar att nyinvesteringar på 65 miljarder kronor skall göras i järnvägar under 1990-talet.

1989/90:T314 av Per Westerberg (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av väginvesteringar med hjälp av vägavgifter.

1989/90:T325 av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m) vari yrkas att riksdagen beslutar att vägverket omvandlas till affärsdrivande verk.

1989/90:T344 av Anders Castberger m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A443 anförts om en förutsättningslös prövning av alternativa former för finansiering av väginvesteringar, driftskostnader och vägunderhåll för Älvsborgs län,

3. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:A443 — hos regeringen begär förslag om alternativa och kompletterande finansieringsformer för järnvägsbanor av betydelse för Älvsborgs län enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T345 av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av väginvesteringar på E66 i Kalmar län genom privat finansiering.

1989/90:T347 av Stina Eliasson (c) vari yrkas

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

1989/90:T502 av Marianne Andersson och Ingvar Karlsson i Bengtsfors (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om andra finansieringsmodeller för järnvägsinvesteringar.

1989/90:T528 av Ingbritt Irhammar och Per-Ola Eriksson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade investeringar i banor för att utveckla attraktiv tågtrafik och investera i nya motorvagnar/tåg.

1989/90:T532 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att nyinvesteringarna på 65 miljarder kronor skall göras i järnvägar under 1990-talet,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett gemensamt nordiskt snabbtågsnät,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det är av största vikt att ett alleuropeiskt järnvägssystem utvecklas,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det skall stå län, landsting och kommuner fritt att i samråd med banverket göra ytterligare nyinvesteringar i länsjärnvägar m.m.

1989/90:T538 av Sverre Palm m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om framtida finansiering av det svenska järnvägsnätet.

VÄGVÄSENDE

Propositionsförslagen

Proposition 1989/90:100 bilaga 8

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnitt Vägvesende (s. 50—51)

1. att riksdagen till Vägverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 41 000 000 kr.,
2. att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket det beställningsbemyndigande som i propositionen förordats.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts om vägvesendet m.m. (s. 27—46).

Proposition 1989/90:88 bilaga 2

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor bilaga 2 under avsnitt Vägvesende, punkterna B 1—B 7 (s. 251—261)

1. att riksdagen till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m. för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 11 484 000 kr. (punkt B 1),
2. att riksdagen till Drift och underhåll av statliga vägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 5 859 900 000 kr. (punkt B 2),
4. att riksdagen medger att regeringen vid behov när allmän väg, för vilken staten är väghållare, övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan detta anslag och anslag B 6 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar (punkt B 2),
5. att riksdagen medger att regeringen vid ändringar i väghållningsansvaret får överföra medel mellan detta anslag och anslag B 5 Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar (punkt B 2),
6. att riksdagen godkänner att jämkning mellan drift- och byggandenslagen för den statliga väghållningen får ske enligt vad i propositionen anförts (punkt B 2),
7. att riksdagen godkänner inrättandet av vägverkets låneram i riksgäldskontoret för investeringar av anläggningstillgångar som i propositionen anförts samt att denna ram fastställs till 1 305 000 000 kr. (punkt B 2),
8. att riksdagen godkänner vad i propositionen anförts om användningen av anslaget för tilläggsbidrag till drift av kommunala vägar och gator (punkt B 2),
9. att riksdagen godkänner vad i propositionen anförts om användningen av anslaget för anskaffning av utrustning för hastighetsövervakning (punkt B 2),
10. att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1990 och 1991 enligt vad i propositionen anförts (punkt B 2),

11. att riksdagen godkänner att medel från anslaget Drift av statliga vägar får föras över till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar (punkt B 2),

12. att riksdagen till Byggnad av riksvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 512 000 000 kr. (punkt B 3),

13. att riksdagen godkänner vad i propositionen anförts om användningen av anslaget för att täcka kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund—Ljungskile (punkt B 3),

14. att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1990 och 1991 enligt vad i propositionen anförts (punkt B 3),

15. att riksdagen till Byggnad av länstrafikanläggningar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 041 800 000 kr. (punkt B 4),

16. att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1990 och 1991 enligt vad i propositionen anförts (punkt B 4),

17. att riksdagen till Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 595 000 000 kr. (punkt B 5),

18. att riksdagen godkänner att medel från anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator får föras över till anslaget Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar (punkt B 5),

19. att riksdagen till Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 482 000 000 kr. (punkt B 6),

20. att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1990 och 1991 enligt vad i propositionen anförts (punkt B 6),

21. att riksdagen till Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 669 900 000 kr. (punkt B 7),

22. att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren 1990 och 1991 enligt vad i propositionen anförts (punkt B 7).

Motionsförslagen

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2

1989/90:T30 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson i Vårgårda (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väganslagens storlek till Älvsborgs län,
2. att riksdagen beslutar att Bengtsfors, Dals Eds och Åmåls kommuner i Älvsborgs län även skall omfattas av anslaget B 7 Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1989/90:T31 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket får i uppdrag att planera och genomföra förstärkning och beläggning av det gotländska vägnätet.

1989/90:T32 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av minskad biltrafik,

8. att riksdagen till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m. för budgetåret 1990/91 anslår 2 000 000 kr. mindre än vad regeringen föreslagit eller således 9 484 000 kr.,

9. att riksdagen till Drift och underhåll av statliga vägar för budgetåret 1990/91 anslår 300 100 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 6 160 000 000 kr.,

10. att riksdagen till Byggnad av riksvägar för budgetåret 1990/91 anslår 1 100 000 000 kr. mindre än vad regeringen föreslagit eller således 412 000 000 kr.,

11. att riksdagen till Byggnad av länstrafikanläggningar för budgetåret 1990/91 anslår 518 200 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 1 560 000 000 kr., samt att anslaget fördelas på det sätt som anförts i motionen,

12. att riksdagen beslutar att anslagen till länsjärnvägar resp. länsvägar skall skiljas åt,

13. att riksdagen beslutar avskaffa anslaget Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1989/90:T37 av Hans Dau (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att i enlighet med vägverkets anslagsäskande till Drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 650 000 000 kr.,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägverket endast i undantagsfall bör få överföra allmän väg till enskild väghållning samt att då så sker anslagsbeloppet till drift och byggande av enskilda vägar skall höjas i motsvarande grad.

1989/90:T40 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att ett tioårsprogram för förstärkt bärighet och beläggning av grusvägar utarbetas enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

2. att riksdagen för budgetåret 1990/91 anvisar 1 000 000 000 kr. till förstärkning av bärigheten och beläggning av grusvägar enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av enskilda vägar,

4. att riksdagen till anslaget B 6, Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar, för budgetåret 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt anslag på 582 000 000 kr.,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dels överläggningar med Svenska kommunförbundet, dels översyn av finansieringsfrågorna angående statskommunvägarna,

6. att riksdagen beslutar sammanföra anslagen B 2, Drift och underhåll av statliga vägar, och B 7, Särskilda bärighetshöjande åtgärder, till ett nytt anslag Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar att utnyttjas enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om program för modernisering och uppgradering av det befintliga vägnätet,

18. att riksdagen till anslaget B 4, Byggande av länstrafikanläggningar, för budgetåret 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 355 000 000 kr. förhöjt anslag om 1 396 800 000 kr., varvid förhöjningen fördelas till delanslagen Länsjärnvägar, Kollektivtrafikanläggningar, Miljövänliga trafikmedel och Cykelleder med de belopp som angetts i motionen.

1989/90:T42 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

10. (delvis) att riksdagen beslutar att inga satsningar på nya motorvägar, stora bilprojekt eller utbyggnad av storflygplatser skall få ske,

15. att riksdagen under punkt B 7, Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder beslutar avslå regeringens förslag på 669,9 milj.kr.,

16. att riksdagen under punkt B 6, Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar, beslutar att i förhållande till regeringens förslag öka anslaget med 100 milj.kr. för budgetåret 1990/91,

17. att riksdagen under punkt B 3, Byggande av riksvägar, i förhållande till regeringens förslag minskar anslaget till 1 miljard kronor för budgetåret 1990/91.

1989/90:T45 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:N60 anförts om användningen av anslaget B 2, Drift och underhåll av statliga vägar, för anskaffning av utrustning för automatisk hastighetsövervakning,

3. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:N60 — till Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag av 1 350 000 000 kr.,

4. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:N60 — till Byggande av länstrafikanläggningar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag av 1 118 800 000 kr.,

5. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:N60 — till Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag av 650 000 000 kr.,

8. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:N60 — till Drift och underhåll av statliga vägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 6 373 000 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990

1989/90:T203 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

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

1989/90:T207 av Per Stenmarck m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en omfördelning av väganlagen enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T208 av Viola Claesson och Bertil Måbrink (vpk) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen hos regeringen begär förslag om förändrade regler enligt vad i motionen anförts om

- a) driftbidraget till trafikhuvudmännen,
- b) länstrafikanslaget.

1989/90:T209 av Lennart Andersson och Sören Lekberg (båda s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av infrastrukturen i södra delen av Mälardalen.

1989/90:T210 av Iréne Vestlund m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medel för upprustning av riksväg 68.

1989/90:T212 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om intensifierad satsning på kringfartsleder,

16. att riksdagen beslutar anslå ytterligare 50 milj.kr. på kommunikationsdepartementets anslag B 4 Byggnad av länstrafikanläggningar, att användas till bidrag för investeringar som ökar handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik.

1989/90:T213 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A423 anförts om vägar och kommunikationer.

1989/90:T215 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

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

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om målsättning för drift och underhåll av vägar,

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

1989/90:T219 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas

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

2. att riksdagen hos regeringen begär att beräknad avkastning av objekt skall vara styrande för ordningen över landet.

1989/90:T220 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vägnätet och bilismen måste anses vara fullt utbyggda,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att minska vägbyggandet och förbättra vägunderhållet på befintligt vägnät,

10. att riksdagen beslutar att inga ytterligare motorvägar skall byggas,
18. att riksdagen beslutar att det s.k. bärighetsprogrammet avvecklas med omgående verkan.

1989/90:T223 av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett utvidgat stamvägnät innebärande att Bergslagsdiagonalen byggs,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att R60 och R50 skall ingå i Bergslagsdiagonalen.

1989/90:T224 av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väganslag till Värmland.

1989/90:T226 av Axel Andersson m.fl. (s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väsentligt ökade ramar för infrastrukturella investeringar i Gävleborgs län.

1989/90:T228 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väginvesteringar kontra järnvägsinvesteringar i Dalarna.

1989/90:T229 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp, c, vpk) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utbyggnad av kommunikationerna i Södertälje-regionen.

1989/90:T230 av Margareta Winberg m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av insatser för väginvesteringar och vägunderhåll i Jämtlands län.

1989/90:T231 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av att en ny beräkningsmodell införs så att Västerbotten skall få erforderliga medel för ökad bärighet, underhåll, beläggningar för vägarna och för brobyggande,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en omfördelning av anslaget till länsvägarna för budgetåret 1990/91,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägarna E79 och riksväg 88 bör ingå i ett nationellt stamvägnät,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett särskilt åtgärdsprogram för förbättringar av grusvägarna tillkommer,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beredskapsanslagen för vägbyggandet.

1989/90:T235 av Roy Ottosson och Eva Goës (båda mp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behoven av förbättrade vägar i Västernorrlands län,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det olämpliga med att bygga en ny E4-bro över Ångermanälven.

1989/90:T236 av Roland Sundgren m.fl. (s) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av väginvesteringar i Västmanlands län.

1989/90:T237 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av riksvägar och länstrafikanläggningar i Värmlands län,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslagen för drift och underhåll av de allmänna vägarna i Värmlands län.

1989/90:T240 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

4. att riksdagen avslår regeringens förslag om anslag på 622 milj.kr. till särskilda bärighetshöjande åtgärder.

1989/90:T241 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att tidigare beslut om ökad bärighet och övrig i motionen påtalad EG-anpassning på vägtransportområdet i enlighet med det ovan nämnda rivs upp,

2. att riksdagen avslår regeringens förslag om anslag på 622 milj.kr. till Särskilda bärighetshöjande åtgärder,

4. (delvis) att riksdagen beslutar att planerna på en Öresundsbro och motorvägsprojektet ScanLink avbryts samt att detta skall gälla för överskådlig tid.

1989/90:T243 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:N347 anförts om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne.

1989/90:T244 av Charlotte Branting (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A458 anförts om kommunikationerna i Kronobergs län.

1989/90:T245 av Margareta Fogelberg och andre vice talman Christer Eirefelt (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av E6.

1989/90:T247 av Eva Johansson m.fl. (s) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo861 anförts om Stockholms läns andel av de statliga vägslagen.

1989/90:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de positiva effekter på miljö- och bullerområdena som byggande av kringfartsleder ger.

1989/90:T253 av Ingrid Sundberg m.fl. (m, fp) vari yrkas

2. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A461 anförts om upprustning av kommunikationerna i södra Sverige.

1989/90:T254 av Rolf Kenneryd och Ivar Franzén (båda c) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A462 anförts om kommunikationerna i Hallands län.

1989/90:T256 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A297 anförts om fördelning av statliga anslag vad gäller vägar och kollektivtrafik till Stockholms län,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A297 anförts om att Österleden bör byggas snarast.

1989/90:T258 av Sven Eric Lorentzon m.fl. (m) vari yrkas

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

1989/90:T301 av Britta Bjelle m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att åstadkomma en Mittsverigeväg med sträckning från Göteborg till Karesuando.

1989/90:T302 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för att leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av ytterligare 300 000 000 kr. i särskilda väganslag för upprustning av länets riks-, läns- och enskilda vägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till enskilda vägar.

1989/90:T303 av Birgitta Johansson och Håkan Strömberg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning vad gäller vägarna 49 och 195.

1989/90:T304 av Marianne Andersson och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av länsväg 181.

1989/90:T305 av Börje Hörnlund (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att utöver nu gällande ramar anslå 100 000 000 kr. för beläggning av grusvägar i Västerbottens län.

1989/90:T306 av Birger Andersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att snabbt fullfölja upprustningen av vägförbindelsen Norrköping—Västerås—Gävle, den s.k. Råta linjen.

1989/90:T307 av Bo Finnkvist och Rosa-Lill Wählstedt (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av vägprojekt på väg E18 mellan den värmländska länsgränsen och Karlskoga.

1989/90:T308 av Hans Nyhage m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att förbättra vägförhållandena i Älvsborgs län.

1989/90:T309 av Sonia Karlsson och Torsten Karlsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att riksväg 50 Ödeshög (E4)—Vadstena—Motala—Örebro—Bergslagen ges högre rang i det nationella vägnätet.

1989/90:T310 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att direktiv bör ges till statens vägverk att prioritera alternativet öster om Vänern före alternativet väster om Vänern vid den kommande utbyggnaden av den s.k. Inlandsvägen, som i en framtid kan komma att benämnas Europaväg 88.

1989/90:T311 av Ingrid Hemmingsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansieringsformer för brobyggen.

1989/90:T312 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Europaväg 6 till motorväg,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning och nybyggnad av riks- och länsvägnätet,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansieringsbehov av kringfartsleder.

1989/90:T313 av Sigge Godin (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Västernorrlands läns regionalpolitiska behov av bättre vägar,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrade kriterier vid fördelning av vägenslagen.

1989/90:T314 av Per Westerberg (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om att överföra ansvaret för utbyggnaden av Europavägarna till vägverket centralt.

1989/90:T315 av Olle Svensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägutbyggnaden i Södermanlands län.

1989/90:T316 av Lennart Brunander (c) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av medel för att bygga färdigt riksväg 41,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av att höja anslaget till enskilda vägar.

1989/90:T317 av Margaretha af Ugglas m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Fi304 anförts om inriktningen av det statliga väganslaget.

1989/90:T318 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att statens vägverk får i uppdrag att snarast igångsätta utbyggnaden av riksväg 60 genom Ludvika och att därvid utnyttja pengar ur anslaget för byggande av riksvägar.

1989/90:T319 av Kjell Ericsson m.fl. (c, m, fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inom av riksdagen beslutat anslag för väginvesteringar tilldela Värmland anslag.

1989/90:T320 av Kersti Johansson och Stina Gustavsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att landsbygdens vägar skall prioriteras och fördelning av medel för underhåll och upprustning av vägnätet ske,

2. att riksdagen hos regeringen begär ett program för upprustning och beläggning av grusvägar och att 1 000 milj.kr. årligen avsätts för detta ändamål enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T321 av Anders Svärd m.fl. (c, m, fp, vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksvägarna 50 och 60 intas i stamvägnätet och byggs ut som delar av en planerad "Inlandsväg".

1989/90:T322 av Ulla Berg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den påbörjade ombyggnaden av länsväg 709 skall fullföljas.

1989/90:T323 av Sven Lundberg m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av länsvägnätet i Väster-norrlands län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av rättvisare fördelningsnyckel vid anslagsfördelningen mellan länen.

1989/90:T324 av Bengt Kindbom och Gunilla André (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beläggning av samtliga grusvägar i det allmänna vägnätet i Skaraborgs län,

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

1989/90:T326 av Sven-Erik Alkemark och Nils Nordh (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett snabbt förverkligande av förbifarten på Europaväg 4 genom Vaggeryd.

1989/90:T327 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad prioritet åt utbyggnad av förbifarter och undanröjande av flaskhalsar vid fördelning av väganlagen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökade resurser till förbättringar av grusvägnätet.

1989/90:T328 av Arne Andersson i Gamleby m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av vägarna i Kalmar län.

1989/90:T329 av Lars Sundin och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en annan fördelning av medel för upprustning och vidmakthållande av det sekundära vägnätet i Älvsborgs län.

1989/90:T330 av Anders Svärd (c) och Karl-Erik Persson (vpk) vari yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att fullfölja upprustningen av väg 709 Loka—Kedjeåsen.

1989/90:T331 av Anders Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre villkor för cykeltrafiken.

1989/90:T332 av Karl-Göran Biörsmark och Lola Björkquist (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av länsvägnätet i Östergötland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tvärförbindelse Kinda—Åtvidaberg—Valdemarsvik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksväg 50 mellan Örebro och Norrköping,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbifart vid Söderköping.

1989/90:TU27

1989/90:T333 av Nils Nordh (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förverkligande av förbifarterna på riksväg 26 genom Gislaved och Smålandsstenar.

1989/90:T334 av Elisabeth Persson (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar om ett statligt anslag på 40 000 000 kr. till utbyggnaden av spårvägsbanvall i Norrköping.

1989/90:T335 av Mats Lindberg och Leif Marklund (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av reglerna för användning av dubbdäck.

1989/90:T336 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ökad användning av dränasfalt som slitlager på starkt trafikerade vägar.

1989/90:T337 av Elver Jonsson och Bengt Rosén (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att snarast färdigställa väg 181, Falköping—Herrljunga—Vårgårda.

1989/90:T338 av Karin Israelsson (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att användning av dubbdäck återinförs enligt tidigare gällande regler.

1989/90:T339 av Carl G Nilsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om begränsning av användning av dubbdäck,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upplysningskampanj angående dubbfria vinterdäck.

1989/90:T340 av Agne Hansson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att begära förslag hos regeringen om åtgärder så att Dackeleden kommer till stånd som genomfartsled Växjö—Målilla—Linköping senast år 1995 enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T341 av Eva Björne (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelningen av medel vad gäller underhåll till landets olika län, med beaktande av speciella behov av politisk styrning till län som Väster- norrlands län.

1989/90:T342 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar öka anslaget till cykelbanor till 200 000 000 kr. enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T343 av Sigge Godin (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo821 anförts om ändrad sträckning av Europavägarna E4 och E75 genom Sundsvalls centrum.

1989/90:T344 av Anders Castberger m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A443 anförts om en annan fördelning av anslagen till upprustning och underhåll av grusvägar.

1989/90:T346 av Arne Andersson i Ljung och Stig Bertilsson (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdigställande av länsväg 181,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om projekt som berör mer än ett län.

1989/90:T347 av Stina Eliasson (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar för budgetåret 1990/91 anvisa ett extra anslag om 100 milj.kr. för underhåll och upprustning av vägnätet i Jämtlands län,

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

1989/90:T348 av Evert Svensson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en utredning tillsätts med syfte att samordna byggandet av gång- och cykeltrafikleder med vägbyggandet och underhållet och att därvid också finansieringen utreds enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T349 av Carl G Nilsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning och bättre underhåll av grusvägnätet.

1989/90:T350 av Rosa Östh (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att landsbygdens vägar skall tilldelas medel för underhåll och upprustning enligt vad i motionen anförts,

2. att riksdagen hos regeringen begär ett program för upprustning och beläggning av grusvägar och att 1 000 milj.kr. årligen avsätts för detta ändamål.

1989/90:T351 av Martin Olsson och Görel Thurdin (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett vägpaket för Västernorrlands län i syfte att nå en vägstandard jämförbar med övriga landet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrade grunder för fördelning av väganslag.

1989/90:T352 av Karin Falkmer och Birgit Henriksson (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om E3/E18 och ökade väganslag för upprustning av vägnätet i Västmanland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Berslagsdiagonalen, riksväg 68.

1989/90:T353 av Hans Leghammar (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att stoppa motorvägbygget i Halland åtminstone tills järnvägen är utbyggd till dubbelspår från Oslo till Malmö.

1989/90:T410 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

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

1989/90:T424 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att trafiken separeras.

1989/90:T432 av Hugo Andersson m.fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidragen till gång- och cykelvägar.

1989/90:T531 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att komma till rätta med bil- och tågparkeringar av ren i bl.a. Norrbottens län.

1989/90:T532 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

13. att riksdagen beslutar att anslagen för länsvägar och länsjärnvägar skall skiljas åt enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T928 av Kerstin Ekman m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av kollektivtrafiken i Göteborg.

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet

1989/90:A52 av Gunnar Nilsson m.fl. (s) vari yrkas

3. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väg- och järnvägsinvesteringar och andra infrastrukturella satsningar i Kristianstads län.

1989/90:A61 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär särskilda medel för vägnätet i Värmland.

1989/90:A65 av Margareta Gard (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny vägsträckning som förbinder Norrland med Västsverige, den s.k. Bergslagsdiagonalen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning och ombyggnad av vägarna 68, 71, 297 samt 1053.

1989/90:A67 av Rosa-Lill Wählstedt m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att en Bergslagsdiagonal etableras i syfte att stärka regionens infrastruktur och allmänna utveckling.

1989/90:A68 av Per-Ola Eriksson (c) vari yrkas

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett tioårigt program för upprustning, förstärkning och beläggning av länsvägnätet i Norrbotten,

6. att riksdagen beslutar anvisa 200 milj.kr. för budgetåret 1990/91 för upprustning av vägnätet i Norrbottens län.

1989/90:A69 av Sigge Godin (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningen av länsvägarna i Västernorrlands län.

1989/90:A90 av Ann-Cathrine Haglund (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en "Bergslagsdiagonal" mellan Norrland genom Bergslagen till Örebro.

1989/90:A94 av Görel Thurdin (c) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär en analys av kommunikationsnäten i skogslänen och förslag till åtgärder.

1989/90:A101 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen bör utarbeta en ändrad fördelningsmodell för väganlagen så att Stockholms län får en ökad andel av dessa.

1989/90:A117 av Sven-Olof Petersson (c) vari yrkas

5. att riksdagen beslutar anslå 300 milj.kr. för satsning på vägarna i sydöstra Sverige.

1989/90:A118 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

41. att riksdagen hos regeringen begär att riksdagen föreläggs ett tioårigt program för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet samt beslutar anvisa 1 000 000 000 kr. för budgetåret 1990/91 för detta ändamål.

JÄRNVÄGSTRAFIK

Propositionsförslagen

Proposition 1989/90:88 bilaga 2

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor bilaga 2 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt Järnvägstrafik, punkterna D 1—D 4 (s. 261—264)

1. att riksdagen till Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 2 784 000 000 kr. (punkt D 1),

2. att riksdagen godkänner att en kostnadsram på 2 895 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1991 (punkt D 1),
3. att riksdagen godkänner den i propositionen föreslagna ramen för banverkets upplåning i riksgäldskontoret år 1991 (punkt D 1),
4. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 864 000 000 kr. (punkt D 2),
5. att riksdagen godkänner att medel kan föras mellan anslagen D 1 och D 2 (punkt D 2),
6. att riksdagen till Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 189 000 000 kr. (punkt D 3),
7. att riksdagen till Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 68 000 000 kr. (punkt D 4).

Proposition 1989/90:100 bilaga 8

Regeringen föreslår i budgetpropositionens bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt Järnvägstrafik, punkterna D 5—D 8 (s. 78—80 och s. 89—91)

1. att riksdagen till Järnvägsinspektionen för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 11 052 000 kr. (punkt D 5),
2. att riksdagen godkänner en kostnadsram på 11 374 000 kr. för kalenderåret 1991 (punkt D 5),
3. att riksdagen till Banverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 37 600 000 kr. (punkt D 6),
4. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 445 000 000 kr. (punkt D 7),
5. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt D 8).

Vidare har regeringen föreslagit riksdagen att godkänna vad i propositionen anförts om mål för statens järnvägar (s. 80—89).

Motionsförslagen

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2

1989/90:T27 av Bo Forslund m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ytterligare tidigareläggning av snabbtåget Stockholm—Sundsvall.

1989/90:T28 av Bo Finnkvist m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt järnvägstrafik på NKIJ-banan.

1989/90:T29 av Kjell Ericsson m.fl. (c, vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av NKIJ-banan.

1989/90:T32 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

14. att riksdagen till Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 816 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 3 500 000 000 kr.,

16. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 1 636 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 2 500 000 000 kr.,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av anslaget Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslaget Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar.

1989/90:T33 av Isa Halvarsson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om NKIJ-banan.

1989/90:T34 av Isa Halvarsson (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förverkligandet av Svealandsbanan till Karlstad,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förverkligandet av Nykroppprojektet.

1989/90:T36 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att finansieringen av upprustningen av NKIJ-banan bör ske genom de extra medel som moderata samlingspartiet föreslagit för upprustning av vägar och järnvägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att — om moderata samlingspartiets förslag avslås — en upprustning av NKIJ-banan bör ske genom medel för infrastrukturen.

1989/90:T39 av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering av Mälarbanan.

1989/90:T40 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av vissa järnvägsprojekt,

10. att riksdagen till Utvecklingsinsatser på godstransportområdet för budgetåret 1990/91 anvisar 100 000 000 kr.,

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

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av det svenska snabbtågnätet både på kort och lång sikt.

1989/90:T42 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

11. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att undersöka konsekvenserna av de lönsamhetskrav som ålagts SJ,

12. att riksdagen beslutar att SJs ledning inte skall vara kommersiellt utan politiskt och fackmässigt inriktad,

13. att riksdagen under punkt D 1, Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar, beslutar anslå 4 miljarder kronor för budgetåret 1990/91,

14. att riksdagen under punkt D 2, Nyinvesteringar i stomjärnvägar, beslutar anslå 3 miljarder kronor för budgetåret 1990/91.

1989/90:T45 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

7. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:N60 — till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 350 000 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990

1989/90:T203 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den spårbundna trafiken.

1989/90:T204 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att järnvägen blir dubbelspårig mellan Karlstad och Stockholm,

2. att riksdagen hos regeringen begär snabbtåg mellan Karlstad och Stockholm,

3. att riksdagen hos regeringen begär att järnvägen mellan Hagfors och Karlstad byggs om till normal spårvidd och att samhället/staten tar över ansvaret för den bandelen.

1989/90:T205 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en heltäckande plan över kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång snarast bör fastläggas och publiceras, så att nuvarande hämsko på dalgångens utveckling undanröjs.

1989/90:T206 av Bengt Hurtig (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrade kommunikationer med Murmanskregionen.

1989/90:T207 av Per Stenmarck m.fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en elektrifiering av järnvägslinjen mellan Malmö och Ystad,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i övrigt anförts om järnvägstrafik i Skåne.

1989/90:T208 av Viola Claesson och Bertil Måbrink (båda vpk) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar om ett projekt för försöksjärnvägar,

3. att riksdagen beslutar om ett statligt anslag på 175 000 kr. till föreningen Dellenbanans Vänner.

1989/90:T209 av Lennart Andersson och Sören Lekberg (båda s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av infrastrukturen i södra delen av Mälardalen.

1989/90:T210 av Iréne Vestlund m.fl. (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av banåtgärder för järnvägssträckningen Frövi—Avesta—Krylbo—Storvik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsning på snabba förbindelser till Stockholm och direktförbindelse till Arlanda.

1989/90:T212 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag.

1989/90:T213 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A423 anförts om vägar och kommunikationer.

1989/90:T219 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att banverket erhåller medel för erforderliga järnvägsinvesteringar i Stockholmsregionen och Mälardalen.

1989/90:T223 av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att snabbtågen måste göra uppehåll i Hallsberg,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Mäljarbanans sträckning och tidsplan,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullständig utbyggnad av Svealandsbanan.

1989/90:T224 av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av järnvägen Svan-skog—Åmål,

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

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av NKIJ-banan.

1989/90:T225 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

5. att riksdagen beslutar att omklassificering av järnvägssträckor skall ske genom riksdagsbeslut,

6. att riksdagen beslutar att Bohusbanan skall återföras till stombjörnvägsnätet,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bohusbanans utveckling,

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag till justering av SJs soliditetsmål enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T226 av Axel Andersson m.fl. (s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väsentligt ökade ramar för infrastrukturella investeringar i Gävleborgs län.

1989/90:T228 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar behålla Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle i stombjörnvägsnätet,

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

3. att riksdagen beslutar att sträckan Sälen—Särna—Idre byggs ut i en etapp,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bandelarna Mora—Älvdalen, Mora—Vansbro—Lesjöfors och Malung—Torsby.

1989/90:T229 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp, c, vpk) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utbyggnad av kommunikationerna i Södertäljeregionen.

1989/90:T230 av Margareta Winberg m.fl. (s) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den av SJ beslutade upprustningen av bansträckan Östersund—Storlien påbörjas,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inlandsbanan.

1989/90:T231 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utreda förutsättningarna för byggandet av Bottniabanen och därmed även pröva alternativa finansieringsvägar,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inlandsbanan fortsättningsvis bör erhålla statligt ekonomiskt stöd.

1989/90:T233 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen återkommer med nytt förslag beträffande anslaget inom kommunikationsdepartementet D 7 Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T235 av Roy Ottosson och Eva Goës (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att ostkustbanan skall byggas ut till Örnsköldsvik och Umeå under 1990-talet och att ett särskilt anslag i statsbudgeten inrättas för detta ändamål,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att skyndsamt inrätta s.k. snabbtåg mellan Stockholm och Härnösand,

3. att riksdagen beslutar att banan Sundsvall—Långsele åter införs i stomnätet och att fullgod trafik skall upprätthållas där enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T236 av Roland Sundgren m.fl. (s) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullföljande av utbyggnaden av Bergslagspendeln.

1989/90:T237 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stomjärnvägen Laxå—Charlottenberg,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s.k. Vålbergspåret,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den s.k. Svealandsbanan, delarna väster om Örebro,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om NKIJ-banan Hagfors—Deje,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s.k. Nykroppaprojektet.

1989/90:T241 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att minska SJs affärsmässiga befogenheter.

1989/90:T243 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:N347 anförts om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne.

1989/90:T245 av Margareta Fogelberg och andre vice talman Christer Eirefelt (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av vidgade anslagsramar för banverket med avseende på bl.a. västkustbanans dubbelspår.

1989/90:T246 av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Arlanda,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya fjärrtågstationer i Stockholmsregionen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Kapellskär,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Nynäsbanan.

1989/90:T247 av Eva Johansson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo861 anförts om åtgärder som stimulerar godstransporter på järnväg och med kombitrafik.

1989/90:T251 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb och kraftig utbyggnad av snabbtågssystemet för att erbjuda ett fullgott alternativ till flygtrafik på medeldistanssträckor.

1989/90:T252 av Claes Roxbergh och Elisabet Franzén (båda mp) vari yrkas

5. att riksdagen till anslaget Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 2 500 000 kr.,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att banverket skall bekosta såväl underhåll som reinvesteringar på alla offentligt ägda järnvägar och att dessa kostnader inte skall övervältras på län, landsting och kommuner.

1989/90:T253 av Ingrid Sundberg m.fl. (m, fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A461 anförts om utbyggnad av västkustbanan mellan Göteborg och Malmö till dubbelspår,
2. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A461 anförts om upprustning av kommunikationerna i södra Sverige.

1989/90:T254 av Rolf Kenneryd och Ivar Franzén (båda c) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A462 anförts om kommunikationerna i Hallands län.

1989/90:T256 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A297 anförts om behov av fortsatt utbyggnad av spårbunden trafik i Stockholms län, även efter det att nu påbörjade projekt är färdiga.

1989/90:T257 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Bo250 anförts om utbyggnad av dubbelspårig järnväg Oslo—Göteborg—Malmö—Köpenhamn.

1989/90:T319 av Kjell Ericsson m.fl. (c, m, fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre kommunikationer för Värmland i samband med investeringar i Svealandsbanan och Mäljarbanan samt banorna Karlstad—Kil—Göteborg och Karlstad—Charlottenberg—Oslo.

1989/90:T342 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ skall underlätta och förbilliga transport av cyklar enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T501 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en positiv medverkan av SJ för en bättre service i kollektivtrafiken i Stockholms län.

1989/90:T502 av Marianne Andersson och Ingvar Karlsson i Bengtsfors (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringar i Norge—Vänerlänken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att göra Herrljunga till ett resecentrum för Älvsborgs län,

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

6. att riksdagen — därest yrkande 3 avslås — som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJs och banverkets ansvar för matartrafik till snabbtågen.

1989/90:T503 av Karin Israelsson och Stina Eliasson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utnämning av inlandsbanan till nationaljärnväg.

1989/90:T504 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medelsbehov för kust-till-kust-banan i Kalmar län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett resurstillskott av 150 000 000 kr. för investeringar i och utveckling av länsjärnvägarna i Kalmar län.

1989/90:T505 av Martin Olsson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av snabbtågsprojektet Stockholm—Sundsvall.

1989/90:T506 av Evert Svensson m.fl. (s, m, fp, c, vpk, mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

1989/90:T507 av Karl-Gösta Svensson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om klassificeringen av Blekinge kustbana.

1989/90:T508 av Iréne Vestlund m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den fortsatta utbyggnaden av Bergslagspendeln bör fullföljas.

1989/90:T509 av Birger Andersson och Rosa Östh (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till utbyggnad och finansiering av en Mälarbana enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T510 av Sonia Karlsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna den interregionala betydelse som banan Mjölby—Motala—Hallsberg har.

1989/90:T512 av Karl-Gösta Svenson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sovvagnsförbindelse mellan Stockholm och Blekinge.

1989/90:T513 av Bertil Måbrink (vpk) vari yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om person- och godstrafik på järnväg i glesbygd.

1989/90:T514 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägslinjen Uddevalla—Herrljunga (Borås) bör rustas upp och att inga försämringar sker i turtäthet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att järnvägslinjen Göteborg—Borås byggs ut till dubbelspår för att möjliggöra pendeltrafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att västkustbanan förses med dubbelspår i hela sin längd Göteborg—Malmö,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av satsning på Götalandsbanan och kust-till-kustbanan och att en kompletterande utredning och analys sker av dessa järnvägslinjers utvecklingsmöjligheter.

1989/90:T515 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ får i uppdrag att ordna en förbindelse med snabba bussar Ludvika—Västerås till dess Bergslagspendeln på järnväg kunnat etableras.

1989/90:T516 av Elver Jonsson m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förutsättningarna för västsvensk järnvägssatsning med Herrljunga som järnvägens centrum i Älvsborgs län.

1989/90:T518 av Göran Engström m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att tillskjuta särskilda statliga medel för att investeringarna i Bergslagspendeln skall kunna förverkligas enligt planerna.

1989/90:T519 av Börje Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om platsen för framtida sydliga terminaler för att kombitrafik prövas med hänsyn till utvecklingen i sydöstra Sverige.

1989/90:T521 av Lennart Brunander (c) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar och nyinvesteringar av banor, vagnar och tågtrafik, för järnvägarna Borås—Göteborg, Borås—Vänersborg, Borås—Varberg, kust-till-kustbanan och den nya Götalandsbanan.

1989/90:T522 av Bo Nilsson m.fl. (s) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket tillsammans med SJ, berörda länsstyrelser, länstrafikbolag och kommuner bör få i uppdrag att undersöka en alternativ finansiering för en utbyggd och upprustad västkustbana.

1989/90:T523 av Sven-Olof Petersson och Roland Larsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre järnvägsförbindelser för sydöstra Sverige,

2. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att ta fram erforderliga beräkningar och beslutsunderlag som kan anses nödvändiga för ett kommande avgörande beslut om en sydostkustbana.

1989/90:T524 av Stig Alemyr m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av länsjärnvägarna i Kalmar län.

1989/90:T525 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Västerdalsbanan bör byggas ut,

2. att riksdagen beslutar om särskilt anslag till utbyggnad av Västerdalsbanan enligt vad i motionen anförts.

1989/90:T526 av Ivar Franzén m.fl. (c, m, fp, mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av västkustbanan till dubbelspår.

1989/90:T529 av Sven-Olof Petersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bättre järnvägstransporter på järnvägslinjen Karlskrona/Kalmar—Alvesta—Göteborg.

1989/90:T530 av Ingvar Johnsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägen Göteborg—Mellerud—Kornsjö bör rustas upp.

1989/90:T531 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att komma till rätta med bil- och tågpåkörningar av ren i bl.a. Norrbottens län.

1989/90:T532 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 2 500 000 000 kr.,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJs soliditetskrav bör vara 30 %,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJs målsättning skall vara att utveckla ett rikstäckande järnvägssystem som blir tillgängligt för så många som möjligt och att målsättningen därvidlag skall vara att varje kommun skall ha åtminstone en järnvägsstation i drift,

11. att riksdagen beslutar att SJs målsättning skall innefatta att utveckla lågprissystem baserat på marginalkostnaden för främst studerande, barnfamiljer och pensionärer, m.m. enligt vad i motionen anförts,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att banverket skall bekosta såväl underhåll som reinvesteringar på alla offentligt ägda järnvägar och att dessa kostnader inte skall övervältras på län, landsting och kommuner,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklad godstrafik på järnväg,

19. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag Bidrag till stickspår och lastvagnstrafik m.m. för kommande budgetår och att till detta anslå 200 milj.kr. i ett första steg,

20. att riksdagen hos regeringen begär förslag till försöksjärnvägar enligt vad i motionen anförts,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den inriktning som en utbyggd järnvägstrafik bör ha i landets olika delar,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Bottniabanan längs Norrlandskusten skall byggas ut från nuvarande ostkustbanan/Ådalsbanan till Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en sydlig ostkustbana skall byggas ut från Norrköping eller Linköping till Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona samt att denna därefter skall övergå i en utbyggd Blekingekustbana och delvis ny sträckning genom Skåne till Malmö.

1989/90:T533 av Britt Bohlin m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en satsning på tågtrafiken i Västsverige.

1989/90:T534 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen skall tillsätta en regional utredning

med tids- och kostnadsplan för att säkerställa utvecklingen av den spårbundna kollektiva trafiken i Skaraborgs län på sätt som motiverats i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att persontrafiken på Karlsborgsbanan skall sättas i gång igen.

1989/90:T535 av Barbro Andersson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägen till och från Hargshamn införs i stomnätet samt att ståndpunkterna om medelstillelning beaktas i den kommande investeringsplaneringen.

1989/90:T536 av Görel Thurdin och Börje Hörnlund (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att tillsätta en parlamentarisk utredning som bl.a. får i uppdrag att i samråd med norrländskt näringsliv samt kommun- och länsföreträdare utreda en ostkustbana med sträckning efter Norrlandskusten fram till Luleå.

1989/90:T537 av Maj-Inger Klingvall m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ökade satsningar på järnvägen bör prövas med hänsyn till nyttan för samhället och miljön,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Götalandsbanan bör ingå i långsiktsplanen 1994–2003 för stomjärnvägsnätet.

1989/90:T539 av Sigge Godin m.fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en förlängd ostkustbana utefter Norrlandskusten.

1989/90:T540 av Maud Björnemalm m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att projekten Mälärbanan och Svealandsbanan fullföljs i sin helhet.

1989/90:T541 av Gudrun Norberg (fp) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ombyggnad av väg/järnvägs korsningen i Vrets-torp.

1989/90:T542 av Margareta Gard (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för satsningar på infrastruktur i Bergslagen.

1989/90:T543 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt stöd till inlandsbanan med sidolinjer,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om teknisk förnyelse av såväl vagnar som tågsäkerhet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av inlandsbanans stationer till resecentra.

1989/90:T544 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att anvisa erforderliga medel för en upprustning av Blekinge kustbana till den standard som anges i "Blekingevisionen",

2. att riksdagen för budgetåret 1990/91 anvisar 200 000 000 kr. till upprustningen av Blekinge kustbana.

1989/90:T545 av Bengt Hurtig (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om energisnål asynkronmotordrift vid spårbunden trafik,

2. att riksdagen till SJs maskindivision anslår ett särskilt stimulansbidrag på 10 000 000 kr. för utredning och inköp av lok med den i motionen beskrivna asynkronmaskintekniken avsedd att användas inom malmtågstrafiken.

1989/90:T546 av Bengt Hurtig (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkning av norra stambanan,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om röda avgångar norr om Ånge,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga en ostkustbana.

1989/90:T547 av Maggi Mikaelsson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkning av norra stambanan,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att återinsätta Lapplandspilen och sovvagnar till Skellefteå i trafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om röda avgångar norr om Ånge,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på inlandsbanan,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flytta godshanteringen från Umeå till Vännäs,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga ostkustbanan,

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

1989/90:T548 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av bandelen Kil—Charlottenberg.

1989/90:T549 av Hans Lindblad (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att underlätta för allmänheten att besöka statens järnvägs museet i Gävle.

1989/90:T550 av Per Stenmarck och Rolf Clarkson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg.

1989/90:T551 av Sture Thun m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljövänliga transporter.

1989/90:T552 av Karin Starrin och Stina Eliasson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att ytterligare en dubbeltur sätts in längs norra stambanan,

2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om snabbtåg längs norra stambanan.

1989/90:T553 av Owe Andréasson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av dubbelspår på västkustbanan.

1989/90:T554 av Olle Östrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägs museet skall vara kvar i Gävle.

1989/90:T555 av Gösta Lyngå m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen — med motivering i motion 1989/90:A444 — hos regeringen begär att en utbyggnad av västkustbanan mellan Göteborg och Malmö över Helsingborg till dubbelspår snarast genomförs,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A444 anförts om upprustning av järnvägar i Skåne.

1989/90:T556 av Görel Bohlin (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till byggande och finansiering av en Mälarbana på sätt som i motionen framförts,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en sådan bana bör ges högsta prioritet.

1989/90:T557 av Krister Skånberg m.fl. (mp, fp, c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en snabbutredning om försöksjärnvägar till-sätts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om verksamhet som kan främja järnvägens utveckling,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Järnvägsföreningen Dellenbanans vänner

skall ersättas för hälften av de underhållskostnader som föreningen tog på sig för att kunna trafikera banan under jubileumssommaren 1988, dvs. med 167 500 kr.

1989/90:T558 av Elisabeth Persson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av banvallen mellan Mjölby och Hallsberg.

1989/90:T559 av Sven-Olof Petersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Blekinge kustbana och dess framtida utveckling.

1989/90:T560 av Stina Gustavsson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Alvesta som en viktig knutpunkt för den framtida järnvägstrafiken.

1989/90:T561 av Wiggo Komstedt (m) vari yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag att till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik för budgetåret 1990/91 anvisa 445 milj.kr.

1989/90:T563 av Stig Bertilsson och Arne Andersson i Ljung (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att länsstyrelsen i Älvsborgs län får i uppdrag att utreda effekterna av persontrafik på järnväg med tåguppehåll i Vårgårda.

1989/90:T626 av Pär Granstedt och Rosa Östh (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överföring av godstrafik till och från Finland genom Sverige till järnväg och järnvägsfärja via Hargshamn och, på sikt, Kapellskär.

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:66 om särskilda regionalpolitiska insatser i Blekinge m.m.

1989/90:A9 av Bertil Måbrink m.fl. (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att staten skall ta det fulla ekonomiska ansvaret för en upprustning av Blekinge kustbana till den standard som anges i "Blekingevisionen",

3. att riksdagen för budgetåret 1990/91 beslutar anslå 200 000 000 kr. till upprustning av Blekinge kustbana.

1989/90:A12 av Sven-Olof Petersson m.fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det statliga stödet till utveckling av järnvägstrafiken i sydöstra Sverige.

1989/90:A13 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar att 500 milj.kr. avsätts till ombyggnad och elektrifiering av Blekinge kustbana under perioden 1990—1995,

5. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Blekinge kustbana skall förbli en stombana,

6. att riksdagen beslutar att ytterligare minst 30 000 000 kr. skall tillföras anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg på Blekinge kustbana under budgetåret 1990/91,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utvecklingen av trafiken på Blekinge kustbana skall samordnas med lokala och regionala intressen,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den framtida utvecklingen av järnvägstrafiken i sydöstra Sverige.

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet

1989/90:A52 av Gunnar Nilsson m.fl. (s) vari yrkas

3. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väg- och järnvägsinvesteringar och andra infrastrukturella satsningar i Kristianstads län.

1989/90:A61 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas

3. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vissa järnvägspolitiska insatser för länet,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiken mellan Stockholm och Oslo.

1989/90:A75 av Barbro Sandberg och Håkan Holmberg (båda fp) vari yrkas

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

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om överförande av viss järnvägsdel till stomjärnvägsnätet.

1989/90:A87 av Roland Sundgren m.fl. (s) vari yrkas

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

1989/90:A90 av Ann-Cathrine Haglund (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att järnvägsprojekten Mäljarbanan och Svealandsbanan fullföljs.

1989/90:A94 av Görel Thurdin (c) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om Bottniabanan och dess finansiering.

1989/90:A106 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av omfattande investeringar i järnvägssystemets återuppbyggnad i hela landet.

1989/90:A107 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationerna i sydöstra Sverige.

1989/90:A111 av Börje Hörnlund m.fl. (c) vari yrkas

7. att riksdagen hos regeringen hemställer om att en utredning tillkallas med direktiv att utreda det framtida järnvägsnätet enligt vad i motionen anförts.

1989/90:A117 av Sven-Olof Petersson (c) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar anslå 400 milj.kr. för en upprustning av kustbanan i Blekinge.

Utskottet

RESURSBEHOV OCH FINANSIERINGSFORMER

1 Allmän bakgrund

Propositionens huvudsakliga innehåll

Riksdagen fastställde år 1988 grunderna för trafikpolitiken för 1990-talet. Det övergripande målet för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det övergripande målet har vidareutvecklats i fem delmål som gäller tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans.

Planering av och beslut om investeringar och underhåll av infrastrukturen skall enligt det trafikpolitiska beslutet i princip vara organisatoriskt åtskilda från beslut som rör själva produktionen av transporterna. Statsmakternas beslut om fördelning av resurser mellan de olika trafikgrenarna skall bygga på en samordnad och långsiktig investeringsplanering.

Det trafikpolitiska beslutet innebar att det samhällsekonomiska planeringssystemet för vägar delvis förändrades. Planeringssystemet för investeringar i länsvägar utvidgades i beslutet till att omfatta även länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. För järnvägen introducerades ett nytt planeringssystem baserat på samhällsekonomiska principer. Trafikhuvudmännen fick ansvaret för all lokal och regional kollektivtrafik.

Enligt riksdagens beslut skall en utvärdering av det trafikpolitiska beslutet ske år 1992. Det är mot denna bakgrund, enligt departementschefen, för tidigt att nu ta ställning till utformningen av trafikpolitiken i alla dess delar efter år 1992. Mot bakgrund av att resursbehoven inom olika delar av infrastrukturen är mycket stora samt det förhållandet att det inte är möjligt att under överskådlig tid anslå nödvändiga

resurser över stadsbudgeten anser departementschefen att det redan nu bör slås fast att en vidareutveckling av nuvarande planerings- och finansieringsformer bör ske i syfte att långsiktigt trygga infrastrukturen i ett näringspolitiskt perspektiv. Han avser därmed en vidareutveckling av bl.a. den samordnade investeringsplaneringen för att möjliggöra att de resurser som allokeras till infrastrukturen används på ett effektivt sätt. Vidare bör man finna former för avgiftsfinansiering och en ökad direkt medverkan av näringslivet i finansieringen av infrastrukturen.

För att detta skall bli möjligt kan det enligt departementschefen bli nödvändigt att göra vissa förändringar av nuvarande förutsättningar för trafiken. För järnvägen kan det t.ex. i framtiden bli aktuellt att öppna möjligheten för olika intressenter att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer. Krav kan vidare komma att ställas på vissa modifieringar av nuvarande regler vad gäller t.ex. rätten att äga och ta ut avgifter för vägar och broar.

Den samordnade investeringsplaneringen inom transportsektorn skall enligt propositionen vidareutvecklas. Det framhålls att denna planering är ett viktigt instrument för att kunna bedöma olika investeringsstrategier och för att kunna göra avvägningar mellan olika delsektorer.

Enligt riksdagens trafikpolitiska beslut skall grundprincipen vara att de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för utnyttjandet av infrastrukturen skall täcka de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. I beslutet angavs att principerna för kostnadsansvaret med jämna mellanrum bör ses över mot bakgrund av samhällsutvecklingen. Regeringen avser inom kort att initiera en uppföljning av kostnadsansvaret inom trafiksektorn.

Utskottets ställningstagande

Samordnad investeringsplanering

Av propositionen framgår att regeringen anser att en vidareutveckling av den samordnade investeringsplaneringen är nödvändig. Denna planering är enligt propositionen ett viktigt instrument för att man skall kunna bedöma olika investeringsstrategier och göra avvägningar mellan olika delsektorer.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut har samhället ansvar för att de trafikaneläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. På grund av infrastrukturens strategiska betydelse för hela samhällsutvecklingen är det naturligt att den byggs ut med ledning av samhällsekonomiska bedömningar. Varken riksdag eller regering kan annat än i undantagsfall ta ställning till enskilda åtgärder i transportsystemet. Det är därför nödvändigt att delegera besluten till de organ som svarar för den löpande verksamheten. En långtgående delegering från riksdag och regering av beslutanderätten i frågor av central betydelse måste kombineras med en väl utvecklad målstyrning.

Vare sig det föreligger utbytbarhet eller inte mellan investeringar inom olika trafikgrenar konkurrerar de om gemensamma resurser.

Inför de sektorövergripande avvägningar som behöver göras av riksdag och regering finns det behov av samhällsekonomiska utvärderingar av sådana åtgärder som i väsentlig grad kan förväntas påverka trafikutvecklingen och fördelningen av trafik mellan olika trafikslag.

Utskottet anser att dagens system för samordnad investeringsplanering inte ger statsmakterna ett tillräckligt underlag för de beslut om investeringarnas storlek och fördelning mellan olika trafikslag som statsmakterna måste fatta.

Av det anförda följer att utskottet inte har någon erinran mot att den samordnade investeringsplaneringen vidareutvecklas. Utskottet som anser att det är angeläget att detta arbete bedrivs skyndsamt förutsätter att regeringen för riksdagen redovisar resultatet av utvecklingsarbetet så snart det föreligger.

Ökad konkurrens, nya ägarformer m.m.

I motion T38 (fp) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna betydelsen av en avreglering inom infrastruktur- och trafikområdena. Enligt motionärerna kan man utan omfattande utredningar bryta ner återstående del av det statliga gods- och persontrafikmonopolet på järnvägen. Om en trafikanordnare vill konkurrera med SJ bör det också prövas på stomnätet.

I motion T40 (c) framhålls att SJ i dag i princip har monopol på godstransporter på järnväg. Motionärerna anser att möjligheter bör skapas för andra seriösa aktörer än SJ att bedriva godstrafik på länsjärnvägarna. Även på stomjärnvägarna bör andra transportörer kunna få bedriva godstrafik mot erläggande av avgifter till banverket.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar dels att privata företag inte skall tillåtas att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer, dels att privata företag inte skall tillåtas överta, köpa eller ansvara för vägar och vägtullar samt broar och brotullar.

I motion T240 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas styra investeringar på trafikområdet.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut har på stomnätet SJ trafikeringsrätten för såväl person- som godstrafiken. Trafikhuvudmännen kan dock på kortare avgränsade delar av stomnätet få viss trafikeringsrätt för sådan persontrafik som är av lokal och regional karaktär. På länsjärnvägarna har trafikhuvudmännen trafikeringsrätten för persontrafiken och SJ för godstrafiken. Om SJ eller trafikhuvudmannen inte vill utnyttja trafikeringsrätten kan regeringen överlämna den till andra trafikutövare.

Av propositionen framgår att det för att möjliggöra en ökad direkt medverkan av näringslivet i finansieringen av infrastrukturen kan bli nödvändigt att göra vissa förändringar av nuvarande förutsättningar för trafiken. För järnvägen kan det t.ex. i framtiden komma att bli aktuellt att öppna möjligheten för olika intressenter att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer. För vägsektorn kan också komma att ställas krav på vissa modifieringar av nuvarande regler vad gäller t.ex. rätten att äga och ta ut avgifter för vägar och broar.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att det kan vara lämpligt att pröva alternativa ägar- och driftformer för nya järnvägslinjer. Detta kan t.ex. bli aktuellt för Arlandabanan. Regeringen har nämligen i sitt uppdrag till banverket att förhandla fram en finansieringslösning som inte belastar statsbudgeten gett banverket möjlighet att överväga alternativt huvudmannskap för såväl banan som trafiken.

I samband med den utvärdering av det trafikpolitiska beslutet som skall göras år 1992 kan det enligt utskottets mening vara lämpligt att göra en bedömning av hur nuvarande regler om trafikeringsrätten har fungerat. Av det anförda följer att yrkandena i motionerna T38 (fp) och T40 (c) till en del redan är tillgodosedda. De avstyrks av utskottet som lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen i denna del.

Utskottet kan inte ställa sig bakom kravet i motion T42 (vpk) att privata företag inte skall tillåtas att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer. Om riksdagen fattar ett sådant beslut skulle möjligheterna att utveckla en konkurrenskraftig järnvägstrafik allvarligt försvåras.

Utskottet kan inte heller ställa sig bakom yrkandet i motion T42 (vpk) att riksdagen skall besluta att privata företag inte skall tillåtas överta, köpa eller ansvara för vägar och vägtullar, broar och brotullar. Enligt utskottets mening är det rimligt att överväga dessa frågor i samband med det utredningsarbete som aviseras i propositionen. Det ankommer på riksdagen att fatta erforderliga beslut.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T42 (vpk) i nu behandlade delar och lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen. Av utskottets ställningstagande följer att även motion T240 (vpk), yrkande 3 avstyrks.

Trafikgrenarnas kostnadsansvar

I motion T32 (mp) framhålls att frågan om trafikgrenarnas kostnadsansvar till stor del har spelat ut sin roll. Enligt motionärerna sammanhänger detta bl.a. med att ett vidare synsätt på hela skatte- och avgiftssystemet bör tillämpas så att de för samhället nödvändiga skatterna tas ut där det är lämpligast för samhället som helhet. De anser att styrande skatter och avgifter, t.ex. miljöavgiftsutredningens förslag, bör införas på trafikområdet i syfte att snabbt minska de negativa effekterna på miljön.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall grundprincipen vara att de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för utnyttjandet av infrastrukturen skall täcka de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. I beslutet angavs att principerna för kostnadsansvaret med jämna mellanrum bör ses över mot bakgrund av samhällsutvecklingen. Av propositionen framgår att regeringen har för avsikt att initiera en sådan översyn.

Utskottet förutsätter att bl.a. de frågor som behandlas i motionen kommer att övervägas i samband med översynen av trafiksektorns kostnadsansvar. Någon åtgärd från riksdagens sida är enligt utskottets mening inte påkallad varför motionsyrkandet avstyrks.

Vad departementschefen i övrigt anfört under avsnittet Allmän bakgrund har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt yttrande.

2 Resursbehoven under 1990-talet

Propositionens huvudsakliga innehåll

Av propositionen framgår att investeringarna i trafiksektorns infrastruktur — exkl. teletrafik — sammantaget har minskat reallt under 1980-talet. Dessa investeringar uppgick år 1988 till drygt 6 000 milj. kr. Den successivt minskade nivån i Sverige beror huvudsakligen på lägre investeringar i såväl statliga som kommunala vägar. Investeringarna i järnvägar har under senare delen av 1980-talet varit i stort sett oförändrade. Frånsett vissa speciella utbyggnadsprojekt har emellertid järnvägsinvesteringarna i huvudsak innefattat spårupprustning och endast i mindre utsträckning avsett ny- eller ombyggnad av banor.

Investeringar i sjöfart — främst i hamnar och farleder — har minskat under 1980-talet. Investeringar i luftfart — främst flygplatser — har varierat kraftigt under perioden beroende på förekomsten av enskilda stora objekt. Investeringarna i telekommunikationer har ökat konstant under hela 1980-talet.

De sektorer som televerket, postverket, luftfartsverket och sjöfartsverket svarar för har klarat att finansiera erforderliga investeringar, även beaktande att kraven inom dessa delsektorer också är omfattande. En viktig förklaring är enligt propositionen att berörda verk har möjlighet att finansiera drift- och underhållsutgifter samt investeringar med avgifter från användarna.

I propositionen redovisas berörda verks bedömningar av resursbehoven bl.a. utifrån näringspolitiska utgångspunkter. Objekten som ingår i behovsbedömningen syftar bl.a. till att säkerställa en tillfredsställande godstransportförsörjning, förbättra möjligheterna att arbetspendla samt möjliggöra snabba interregionala persontransporter. Departementschefen framhåller att det är viktigt att notera att dessa bedömningar har gjorts av bl.a. vägverket och banverket samt att någon övergripande bedömning av vad som från samhällets synpunkt är en realistisk ambitionsnivå för resp. trafikslag inte kan göras utan att en mer utvecklad samordnad investeringsplanering kommer till stånd och sätts in i ett totalt ekonomiskt sammanhang.

Departementschefen konstaterar sammanfattningsvis att vägverket och banverkets bedömningar visar att resursbehoven vida överstiger de resurser som kan tillföras över statsbudgeten.

Enligt vägverket innebär den lägsta godtagbara resursnivån för bl.a. drift, underhåll och investeringar att resurserna behöver ökas med i storleksordningen 65 000 milj. kr. fram till sekelskiftet. Detta innebär

en ökning av anslagen med 6 500 milj. kr. per år. För verksamhetsåret 1990 uppgår vägverkets resurser till ca 10 500 milj. kr. i 1991 års prisnivå.

Vad gäller järnvägens infrastruktur är enligt banverket underhållsbehoven under 1990-talet ca 35 000 milj. kr. Detta motsvarar en ökning av underhållsinsatserna med 600 milj. kr. per år. För år 1990 uppgår banverkets resurser för detta ändamål till ca 2 900 milj. kr. i 1991 års prisnivå.

Banverket anser att ca 24 000 milj. kr. behövs för att under 1990-talet kunna tillgodose de starkast uttalade kraven på nyinvesteringar för en modernisering/utbyggnad av stomjärnvägsnätet. Detta innebär en ökning av resurserna för nyinvesteringar med drygt 1 700 milj. kr. per år. Resurserna år 1990 till stomjärnvägar är ca 650 milj. kr. i 1991 års prisnivå.

Vägverket bedömer beträffande behovet av investeringar m.m. i länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar att en godtagbar årlig resursnivå under 1990-talet motsvarar mer än en tredubbling av budgeterade anslagsmedel till dessa ändamål år 1990 (1991 års prisnivå). Detta skulle innebära resursanspråk på i storleksordningen 1 300 milj. kr. årligen eller sammanlagt 13 000 milj. kr. under perioden.

Motionsyrkanden och utskottets ställningstagande

I motion T38 (fp) yrkas att ramen för infrastrukturinvesteringar under 1990-talet utökas med ett belopp av ca 10 miljarder kronor. Ramen skall få användas som finansieringskapital för investeringar i järnvägar och vägar. Om dessutom banverket och vägverket ges rätt att lånefinansiera investeringar är en flerdubbling av tillgängliga medel möjlig. Delar av beslutsramen skall enligt motionen vara tillgängliga för regionalt beslutade investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik.

I motion T41 (fp) framhålls att den i motion T38 (fp) begärda beslutsramen bör kunna användas för infrastrukturåtgärder i Kalmar län, såväl väg- som järnvägsinvesteringar. Besluten skall fattas på regional nivå.

I motionerna T40 (c) och T250 (c) yrkas att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur inriktas på en omfattning av 40 miljarder kronor fram till år 2000. Även i motion T201 (c) framhålls att 40 miljarder kronor bör anvisas för att järnvägstrafiken skall kunna byggas ut i hela landet.

I motion T528 (c) framhålls behovet av ökade investeringar i banor för att kunna utveckla attraktiv tågtrafik samt nya motorvagnar/tåg.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att de behov som banverket redovisat beträffande underhåll, 35 miljarder kronor, och nyinvesteringar, ca 60 miljarder kronor fram till sekelskiftet, skall styra riksdagens beslut om anslag till järnvägen.

I motion T32 (mp) framhålls att regeringens ambitionsnivå vad gäller investeringar i infrastrukturen är alltför låg. En kraftigt höjd ambitionsnivå är nödvändig vad gäller investeringar i järnvägar och kollektivtrafik. I motionen yrkas att riksdagen beslutar att minst 65

miljarder kronor skall nyinvesteras i järnvägar under de närmaste 10 åren. Motsvarande yrkande om nyinvesteringar i järnvägar återfinns också i motionerna T252 (mp) och T532 (mp).

I sitt betänkande 1988/89:TU1 uttalade ett enigt trafikutskott att ytterligare resurser behöver tillföras trafiksektorn för att angelägna investeringar och nödvändigt underhåll skall kunna genomföras. Riktigheten av detta uttalande bekräftas av propositionen som redovisar stora resursbehov inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorerna.

Dessa resursbehov bygger på vägverkets och banverkets beräkningar. Enligt propositionen kan någon övergripande bedömning av vad som från samhällets synpunkt är en realistisk ambitionsnivå för resp. trafikslag inte göras utan att en mer utvecklad samordnad investeringsplanering kommit till stånd och satts in i ett totalt ekonomiskt sammanhang.

Utskottet som delar denna uppfattning har i det föregående understrukit behovet av att systemet med den samordnade investeringsplaneringen skyndsamt utvecklas färdigt. Det är enligt utskottets mening angeläget att kunna bedöma hur t.ex. en satsning på snabbtåg påverkar behovet av investeringar i vägar och flygplatser, liksom hur en utveckling av kustsjöfarten påverkar behovet av investeringar i vägar och järnvägar.

Utskottet anser vidare i likhet med departementschefen att resursbehoven inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorerna vida överstiger de resurser som kan tillföras över statsbudgeten. Det är därför nödvändigt att finna nya finansieringsformer. Möjligheten att finna nya finansieringskällor kommer naturligtvis att i hög grad påverka möjligheterna att avsätta ökade resurser till trafiksektorn. Till denna fråga återkommer utskottet i följande avsnitt.

Med hänvisning till det anförda är det enligt utskottets mening inte nu möjligt att uttala sig om resursbehovet fram till år 2000 inom de olika trafiksektorerna. Motionsyrkandena härom avstyrks därför av utskottet.

Utrikestrafiken

I motion T250 (c) yrkas att regeringen tar initiativ till att utarbeta förslag om att etablera ett nordiskt snabbtågsnät. Enligt motionen är snabba förbindelser mellan de nordiska länderna en förutsättning för ett väl utvecklat nordiskt samarbete.

Även i motion T532 (mp) framhålls att de tre nordiska länderna bör knytas ihop med snabbtåg. Snabbtågen bör nå Oslo såväl söderifrån som österifrån och de bör nå Köpenhamn med en ren järnvägstunnel. På längre sikt bör de gå runt Bottenviken över Haparanda/Torneå och vidare in i Finland. I motionen anförts vidare att det nordiska snabbtågsnätet bör sammanfogas med ett alleuropeiskt snabbtågsnät. Enligt motionärerna bör inte extrema höghastighetståg komma ifråga för dessa nät.

Enligt propositionen måste den svenska infrastrukturen för transporter betraktas som en del av ett större europeiskt transportsystem. De investeringar som görs i Sverige på transportområdet måste harmonisera med utvecklingen av transportinfrastrukturen i Europa. I många europeiska studier förväntas en fortsatt kraftig tillväxt av trafiken. Denna utveckling kan enligt propositionen förväntas bli accentuerad år 1993 vid tillkomsten av EG:s fria inre marknad.

Det är den svenska regeringens målsättning att skapa en med EGländerna så integrerad och fri landtransportmarknad som möjligt utan onödiga gränshinder och försvårande kontrollrutiner för företagen.

Departementschefen framhåller att även den internationella järnvägen ställs inför nya förutsättningar genom skapandet av en europeisk gemensam transportmarknad. Miljösituationen och trängseln på kontinenten såväl på vägarna som i luftsystemet gör att järnvägen bedöms ha särskilt stora utvecklingsmöjligheter. För godstrafiken räknar SJ också med att godsmängden över färjelederna till kontinenten kommer att fördubblas under 1990-talet. I Europa finns vidare enligt propositionen omfattande planer på att rusta upp järnvägsnätet och att införa ett nät med snabbtågsförbindelser. Skall näringslivet i Sverige kunna dra fördel av en järnvägssatsning i övriga Europa krävs att fullgoda anslutningsförbindelser erbjuds.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget med såväl ett nordiskt som ett alleuropeiskt samarbete för att utveckla järnvägens konkurrenskraft. Som framgår av propositionen avser regeringen verka för att undanröja onödiga gränshinder. Utskottet har vidare erfart att inom Nordiska rådet har ett medlemsförslag väckts som bl.a. syftar till att knyta samman de nordiska järnvägarna. Utskottet förutsätter att regeringen allsidigt och med kraft kommer att driva järnvägsfrågorna i nordiska och europeiska sammanhang.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida varför de avstyrks.

3 Nya finansieringsformer

Näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering

Departementschefen anser att arbetet med att finna nya finansieringsformer inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorerna måste intensifieras. Riktlinjerna för det kommande arbetet bör generellt vara ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering. Det framhålls vidare i propositionen att näringslivets intresse av att medverka till en utbyggd infrastruktur bör undersökas. För att möjliggöra en ökad näringslivsmedverkan kan det bli nödvändigt att göra vissa förändringar av de förutsättningar som gäller för exempelvis möjligheterna att äga och ta ut avgifter för vägar och broar. Enligt propositionen skulle vidare

ytterligare finansieringsformer kunna utvecklas inom vägsektorn genom en starkare finansiell koppling mellan brukare och leverantör av infrastruktur tjänster.

Mot den angivna bakgrunden anser departementschefen att formerna för ökad näringslivsmedverkan samt avgiftsfinansiering inom väg- och järnvägssektorerna förutsättningslöst bör utredas.

En förutsättning för att införa nya finansieringsformer inom väg- och järnvägsområdena är enligt propositionen att grunderna i det nuvarande planeringssystemet för investeringar behålls. Ett visst inflytande från bl.a. näringslivet måste dock accepteras för att dessa intressenter skall vara beredda att bidra till finansieringen.

I motion T45 (m) framhålls att verken själva bör få göra sina affärs- mässiga bedömningar av och prioriteringar mellan olika investeringar. Målet skall vara att endast lönsamma investeringar kommer till stånd. Därigenom bör det bli möjligt att åstadkomma finansieringsmodeller som inte bygger på att medel fördelas över statsbudgeten. Vissa regionalpolitiskt motiverade investeringar måste dock finansieras över statsbudgeten. Motionärerna anser vidare att exempelvis mark och byggnader skall kunna försäljas om de influtna medlen ger högre avkastning. De föreslagna åtgärderna ger enligt motionen en ökad flexibilitet samtidigt som förutsättningar skapas för en ökad effektivitet.

I motion T40 (c) anförs att klara riktlinjer mellan staten och näringslivet bör läggas fast då näringslivet medverkar vid finansieringen av infrastrukturen. Bl.a. bör följande riktlinjer gälla. Statsmakterna skall ha planerings-, utvecklings- och prioriteringsansvar vid utvecklingen av infrastrukturen. Företag eller annan intressent som kraftigt vill tidigarelägga ett projekt måste själv stå för kostnaderna. Staten skall inte kunna ställa ultimativa krav på finansieringsmedverkan från kommuner och företag. Finansiering med avgifter skall kunna ske, dock ej om något avgiftsfritt alternativ inte finns att tillgå på rimliga villkor. För avgifter som tas ut av miljöskäl skall särskilda villkor gälla. Infrastrukturprojektet som finansieras av annan övergår i det allmännas ägo vid fastställd tidpunkt.

I motion T32 (mp) ställer sig motionärerna positiva till nya finansieringsformer utanför statsbudgeten, dock under förutsättning att det inte försämrar riksdagens möjligheter att styra såväl den totala investeringsnivån som inriktningen av investeringarna. Det som anförs i propositionen om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering är enligt motionen oklart eller oprecist. Regeringen bör därför återkomma med ett mer utvecklat förslag som inte äventyrar centrala samhällsmål som att de miljöfarliga utsläppen skall minskas radikalt, trafiksäkerheten måste förbättras, energianvändningen måste minskas och att alla skall ha god tillgång till bra transporter oavsett var de bor i landet.

Utskottet anser i likhet med departementschefen att arbetet med att finna nya finansieringsformer inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorerna måste intensifieras. Det är omöjligt att finansiera de stora resursbehoven över statsbudgeten. Det är därför naturligt att riktlinjerna för det kommande arbetet bör vara ökad näringslivsmedverkan och

avgiftsfinansiering. Utskottet har inget att erinra mot att dessa frågor förutsättningslöst utreds. Med tanke på de stora investeringsbehov som finns förutsätter utskottet att utredningsarbetet kommer att bedrivas skyndsamt.

Frågan om statens inflytande över utbyggnaden av infrastrukturen tas upp i motionerna T32 (mp) och T40 (c). Utskottet anser i likhet med motionärerna och departementschefen att en förutsättning för att införa nya finansieringsformer är att det nuvarande planeringssystemet för investeringar behålls. Detta system bygger på samhällsekonomiska bedömningar. Ett visst inflytande från bl.a. näringslivet måste dock, som framhålls i propositionen, accepteras för att näringslivet skall vara intresserat av att bidra till finansieringen av infrastrukturen.

Utskottet konstaterar att inte i någon av de nu nämnda motionerna framförs någon erinran mot ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering. Att redan nu fastställa precisa villkor för en sådan finansiering av utbyggnaden av infrastrukturen anser utskottet inte lämpligt. Resultatet av utredningsarbetet bör avvaktas. Utskottet förutsätter att regeringen därefter återkommer till riksdagen med sina förslag.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet vad departementschefen anför om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering. Motionsyrkandena avstyrks.

Finansiering av järnvägsinvesteringar

I motionerna T38 (fp) och T212 (fp) framhålls att banverket bör ges rätt att lånefinansiera sina investeringar. Enligt den sistnämnda motionen bör alla möjligheter till privatfinansiering prövas. I motion T344 (fp) begärs att banverket ges möjligheter till alternativa finansieringsformer för järnvägsbanor av betydelse i Älvsborgs län.

För att finansiera utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet förordas i motionerna T40 (c) och T502 (c) att särskilda järnvägsobligationer utges. Enligt den förstnämnda motionen kan tiden för introduktion av sådana obligationer nu anses särskilt väl vald eftersom en betydande stock av premie- och sparobligationer förfaller till inlösen de närmaste åren.

I motion T42 (vpk) yrkas att möjligheterna att utnyttja löntagarfonderna som ett redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringar undersöks. Vidare bör förutsättningarna att inrätta en infrastrukturskatt — en skatt på de vinstrikaste företagen — undersökas. Motionärerna yrkar vidare att en flygbränsleskatt införs som skall vara på en nivå som motsvarar bilismens bensinskattesystem.

I motion T538 (s) framhålls att regeringen bör överväga alternativa finansieringsformer såsom bildandet av särskilda aktiebolag tillsammans med kommuner, landsting och olika privata placerare, utgivande av järnvägsobligationer samt införande av miljöavgifter.

Utskottet anser att behovet av järnvägsinvesteringar betydligt överstiger den investeringsram på 10 miljarder kronor under tio år som riksdagen tidigare beslutat om. Som framgår av föregående avsnitt har utskottet ställt sig bakom regeringens förslag att utreda nya finansie-

ringsformer för väg- och järnvägsinvesteringar. Utskottet förutsätter därvid att flertalet av de förslag som tas upp i motionerna kommer att utredas.

I avvaktan på resultatet av utredningsarbetet anser utskottet att motionsyrkandena inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T532 (mp) framhålls att det bör stå län, landsting och kommuner fritt att i samråd med banverket göra ytterligare *nyinvesteringar i länsjärnvägar m.m.*

Det är enligt nu gällande regler möjligt för olika intressenter att medverka vid investeringar i länsjärnvägar. Motionsyrkandet påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida, varför det avstyrks.

Finansiering av väginvesteringar

Med riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 följde nya möjligheter att finansiera väginvesteringar. De kompletterande finansieringsmöjligheter som medges i dag är tullvägar och förskottering. Departementschefen anser inte att dessa möjligheter är tillräckliga för att tillgodose resursbehoven inom infrastrukturområdet.

Hittills har inga vägbyggnadsobjekt med avgiftsfinansiering påbörjats. Ett tiotal vägobjekt har tidigare lagts genom förskottering.

Vissa avgiftsfinansierade projekt förbereds inom vägverket. För att underlätta tillkomsten av sådana objekt bör vägverket enligt departementschefen medges rätt att ta upp lån i riksgäldskontoret eller ställa borgen för delägda bolag. Detta skulle också vara ett sätt att stimulera privat medfinansiering av väghållningen.

I propositionen föreslås att objekt vars byggkostnad understiger 100 milj. kr. får finansieras genom kredit i riksgäldskontoret. Krediten skall återbetalas med de avgifter som uppbärs från objektet. Vidare bör regeringen enligt propositionen bemyndigas att låta vägverket, efter ansökan från verket, finansiera krediten med medel från anslagen till statlig väghållning. Om finansieringen av ett sådant objekt skulle medföra att ett särskilt bolag bildas, bör vägverket kunna få gå in som delägare i bolaget. Det föreslås vidare att vägverket bör få ta anslagsmedel i anspråk för att teckna aktier i bolaget samt att verket också får ställa garantier. Regeringen bör enligt förslaget få besluta om åtgärder. Ett sådant bemyndigande bör också innefatta rätt för regeringen att till vägverket delegera beslutanderätten i fråga om åtaganden som vart och ett understiger 30 milj. kr.

Det sammanlagda åtagandet i form av lån eller borgen för avgiftsbelagda objekt bör enligt propositionen tills vidare uppgå till högst 500 milj. kr. för vägverket. Eventuella förluster och infrianden av borgensåtaganden bör belasta vägverkets investeringsramar. Härigenom garanteras att endast sådana projekt som bedöms bärkraftiga finansieras på detta sätt.

Objekt vars byggkostnad uppgår till mer än 100 milj. kr. bör enligt förslaget i varje särskilt fall underställas riksdagens prövning. Av detta följer att den föreslagna låneramen för avgiftsfinansierade projekt endast bör avse beslut som fattas av regeringen och vägverket.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag att vägverket skall medges att inom en ram på 500 milj. kr. ta upp lån eller ställa borgen för lånefinansierade projekt. Motionärerna yrkar vidare avslag på förslaget att tillåta vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt.

Som framgår av propositionen har hittills inga vägbyggnadsobjekt med avgiftsfinansiering påbörjats medan ett tiotal vägobjekt har tidiga-relagts genom förskottering. Utskottet delar mot denna bakgrund regeringens uppfattning att åtgärder redan nu bör vidtas som underlättar tillkomsten av avgiftsfinansierade projekt och som stimulerar till privat medfinansiering av väghållningen.

Utskottet tillstyrker därför förslagen i propositionen att vägverket skall ges rätt att ta upp lån i riksgäldskontoret eller ställa borgen för lånefinansierade objekt samt att vägverket bemyndigas att teckna aktier i bolag för avgiftsfinansierade objekt. Av utskottets ställningstagande följer att motionsyrkandena avstyrks.

I följande motioner framförs vissa övriga förslag beträffande *finansiering av väginvesteringar*.

Enligt motion T43 (m) krävs det ett helt nytt system för att finansiera investeringar och underhåll av vägarna. Motionärerna anser att fasta och rörliga avgifter bör tas ut av trafikanterna. De fasta avgifterna och skatterna bör vara låga. Alla fordon skall betala kilometeravgift som relateras till det slitage fordonet åstadkommer. Eventuellt kan denna avgift approximeras utifrån bränsleförbrukningen. Samtliga fordon skall också betala miljöavgifter. Det bör undersökas om också dessa avgifter kan relateras till bränsleförbrukningen. Grundtanken bör vara att kilometeravgifterna skall finansiera byggande och underhåll av vägarna och att dessa avgifter skall disponeras direkt av de instanser som svarar för byggande och underhåll. Glesbygdsproblemet måste lösas på särskilt sätt, exempelvis genom särskilda bidrag eller avdrag. Regeringen bör enligt motionen få i uppdrag att utreda ett nytt system för finansiering av underhåll och byggande av vägar enligt de riktlinjer som angivits i motionen.

I motion T215 (m) framhålls att ett enkelt och överskådligt regelsystem bör utarbetas som innebär att enskilda entreprenörer får tillstånd att bygga nya vägar och broar och ta ut avgift av de trafikanter som använder dem. Motionärerna anser också att finansiering på den öppna lånemarknaden bör utnyttjas för sådana investeringar.

I motion T248 (m) yrkas att möjligheten att avgiftsfinansiera ett byggande av Österleden snarast bör utnyttjas. Enligt motionen bör dock ingen möjlighet ges att avgiftsfinansiera redan anlagda vägar. Inte heller bör nya vägar kunna finansieras genom avgifter på redan anlagda vägar. Näringslivets möjligheter att ta ansvar för större vägprojekt bör tas till vara.

I motion T219 (m) yrkas att en fast andel av från länen inbetalda fordons- och bensinskatter återförs till resp. län som ytterligare vägan-slag.

I motion T314 (m) framhålls att det finns anledning att snabbt utnyttja möjligheten att tidigarelägga väginventeringar genom avgiftsbe-läggning under några år.

I motion T345 (m) yrkas att väginvesteringar på E 66 i Kalmar län tidigareläggs genom privat finansiering.

I motionerna T38 (fp) och T212 (fp) anförs att vägverket bör ges rätt att lånefinansiera till investeringar samt att företag och konsortier bör kunna finansiera och bygga vissa projekt som därvid kan tidigareläg-gas.

I motion T344 (fp) yrkas att en förutsättningslös prövning görs av alternativa former för finansiering av väginvesteringar, driftskostnader och vägunderhåll i Älvsborgs län.

I motion T230 (s) framhålls att ett eventuellt nytt finansieringssy-tem för väginvesteringar måste ges en regionalpolitisk profil.

I motion T347 (c) yrkas att vägverket vid förskottering från kom-mun eller företag av kostnad för väg- eller broprojekt inom stödområ-det också skall medge att ersättning för räntekostnaden utgår fram till den tidpunkt projektet inlöses.

Utskottet har i det föregående uttalat att nya finansieringsformer vid sidan av statsbudgeten måste utvecklas om nödvändiga väginvesteringar och nödvändigt vägunderhåll skall kunna göras.

I flertalet av motionerna begärs att privata intressenter ges möjlighet att medverka vid finansiering och byggande av vägar samt att avgiftsfi-nansiering införs. Som redovisats ovan har regeringen för avsikt att förutsättningslöst utreda nya finansieringsformer för väginvesteringar. En utgångspunkt för detta utredningsarbete skall just vara att finna former för ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering.

Ett av de centrala målen för trafikpolitiken är att den skall medver-ka till regional balans. Utskottet tar för givet att de förslag till nya finansieringsformer som regeringen kan komma att förelägga riksdagen inte kommer att strida mot detta mål.

I avvaktan på resultatet av utredningsarbetet anser utskottet att motionsyrkandena inte bör påkalla någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Storstadsförhandlare

I motion T219 (m) yrkas att intäkterna från den progressiva skatteut-jämningsavgiften, den tillfälliga regionala fastighetsskatten och den tillfälliga regionala investeringsavgiften i Stockholms län under en övergångsperiod återförs till länet för investeringar i transportsystemet och därefter avskaffas. Vidare yrkas att den förhandlingsman som utses för Stockholmsregionens trafikfrågor ges åtgärdsinriktade direktiv som säkrar kontinuitet för större investeringar under en längre period.

I motion T40 (c) framhålls att det av miljöskäl är av stor betydelse för de tre storstadsregionerna att rejäla satsningar på kollektivtrafiken

omgående kommer till stånd. Utredningar finns enligt motionen i regel färdiga, men samordning och prioritering samt ordentliga satsningar återstår.

I motion T44 (s) framhålls att kompletterande finansieringsvägar måste sökas för vissa större spårtrafikanläggningar och vägar i Stockholms län. Motionärerna hälsar med tillfredsställelse förslaget i propositionen om tillsättande av särskilda förhandlare för storstadsområdena. De anser att den föreslagna infrastrukturfonden bör bli ett verksamt medel att lösa transportproblemen i Stockholms län.

I motion T246 (c) framhålls att för att säkerställa en miljömässigt acceptabel situation i Stockholmsområdet krävs en mycket omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken. Huvudansvaret för detta har landstinget. En ny "Strängöverenskommelse" mellan stat och landsting bör träffas som bl.a. löser finansieringsfrågan.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är nödvändigt att göra stora investeringar i kollektivtrafiken för att lösa storstädernas miljöproblem. Trafiken är storstädernas största miljöproblem. I propositionen framhålls att tre förhandlare kommer att utses av regeringen med uppgift att tillsammans med kommuner, landsting, statliga och andra organ och grupper lägga fram förslag till kraftigt förbättrade trafiksystem. Syftet skall bl.a. vara att förbättra miljön, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionernas utveckling. Regeringen har den 5 april 1990 tillsatt de tre storstadsförhandlarna. Av direktiven framgår att förhandlarna senast den 15 januari 1991 skall redovisa sina förslag till överenskommelser.

Tidigare erfarenheter visar att förhandlare i storstadsområdena kan skapa förutsättningar att finna helhetslösningar på olika trafikfrågor i storstäderna. Utskottet hyser därför stora förhoppningar om att de nu utsedda förhandlarna skall finna konkreta lösningar som förbättrar trafik- och miljösituationen i storstäderna. I avvaktan på resultatet av deras arbete avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena. Utskottet lämnar utan erinran vad departementschefen anfört om storstadsförhandlare.

Bilavgifter m.m. i storstäderna

I motion T250 (c) framhålls att nya finansieringsformer måste tas fram för att möjliggöra en utbyggnad av kollektivtrafiken. Införande av områdesavgifter för biltrafiken i citykärnor och innerstäder omnämns särskilt. Intäkterna bör enligt motionärerna kanaliseras till resp. trafik- huvudman för utbyggnad av modern kollektivtrafik.

I motion T239 (vpk) framhålls att en reduktion av städernas biltrafik med 50 % eller mer är en rimlig målsättning. För att klara denna målsättning måste kollektivtrafiken göras sådan att den till väsentlig del får de kvaliteter som uppskattas hos den privata bilen. Det gäller bl.a. snabbhet, valfrihet, bekvämlighet, yttäckning och turtäthet. Motionärerna yrkar att alla inkomster från regionala bilavgifter, lägesavgifter, drivmedelsavgifter etc. överförs till investeringar för kollektivtrafikens modernisering och utbyggnad.

I motion T247 (s) yrkas att bilavgifter införs i Stockholm och att dessa avgifter i sin helhet kommer regionen till del för investeringar i trafiksystemet.

I motion T246 (c) framhålls att en lämplig åtgärd för att finansiera skapandet av en attraktiv kollektivtrafik i Stockholms län kan vara att införa miljöavgifter på privatbilismen i innerstadsområden.

Storstadstrafikkommittén (STORK) har år 1989 framlagt förslag om bilavgifter (SOU 1989:43). Förslaget innebär att det genom lagstiftning görs möjligt för en kommun att ta ut avgift för rätten att framföra ett motorfordon på det allmänna väg- och gatunätet inom ett visst område. STORK har vidare i sitt slutbetänkande föreslagit en rad andra åtgärder som syftar till att begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsområdena (SOU:1990:16).

Det är enligt utskottets mening väsentligt att bygga ut kollektivtrafiken i storstäderna och finna nya finansieringsformer härför. Utskottet anser att regeringens ställningstagande till STORK:s förslag liksom till de förslag som de s.k. storstadsförhandlingarna kommer att lägga fram bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena.

Vägverkets och banverkets organisation

I motionerna T215 (m) och T325 (m) yrkas att vägverket ombildas till affärsdrivande verk.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att vägverket och banverket inte får ombildas till affärsdrivande verk.

Tidigare har redovisats att regeringen har för avsikt att låta utreda formerna för en direkt näringslivsmedverkan och en utökad avgiftsf finansiering i syfte att finna nya finansieringsformer för en utbyggnad av infrastrukturen under 1990-talet. Av propositionen framgår att vägverkets framtida verksamhetsform liksom vägverkets organisation därmed skall övervägas. Utskottet förutsätter att regeringen vid sin redovisning för riksdagen av sina ställningstaganden med anledning av utredningens förslag noga kommer att redovisa för- och nackdelar med en ombildning av vägverket till affärsverk.

Riksdagen beslutade så sent som år 1988 att SJ skulle delas upp i ett banverk med ansvar för infrastrukturen och ett affärsverk (SJ) med ansvar för driften. En utvärdering av detta beslut skall ske år 1992. Det är enligt utskottets mening olämpligt att förändra denna organisationsform innan det trafikpolitiska beslutet har utvärderats.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av det utredningsarbete som aviseras i propositionen avstyrker utskottet motionerna i nu behandlade delar.

I motion T35 (s) framhålls att regeringen vid sin översyn av vägverkets organisation och verksamhetsform också bör pröva att *in organisation sammanföra ansvaret för såväl vägbyggande som trafiksäkerhet.*

Frågan om trafiksäkerhetsfrågornas organisation har behandlats i två rapporter av riksrevisionsverket (RRV). I rapporten Den statliga for-

donskontrollen behandlas framför allt den obligatoriska periodiska kontroll som utförs av Svensk Bilprovning samt polisens och trafiksäkerhetsverkets (TSV:s) kontroller på väg, s.k. flygande inspektioner. I rapporten Trafiksäkerhetsinformation belyses främst effekterna av riksdagens beslut år 1982 om att dela upp ansvaret för informationen mellan TSV och NTF. Vidare behandlas vissa frågor som berör TSV:s verksamhet i utredningen Transportrådet (SOU 1990:4).

Då regeringen för riksdagen redovisar sina ställningstaganden i dessa frågor utgår utskottet från att bl.a. möjligheter och konsekvenser av att sammanföra ansvaret för vägbyggande och trafiksäkerhet i en organisation kommer att belysas. I avvaktan härpå avstyrker utskottet motionen.

4 Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn

I propositionen föreslås att en infrastrukturfond inrättas genom ett engångsanslag på 5 miljarder kronor. Syftet med fonden är att åstadkomma en snabbare utbyggnad av angelägna infrastrukturinvesteringar inom järnvägs- och kollektivtrafikområdena än vad som är möjligt inom ramen för anslagen till vägverket och banverket. Fonden skall enligt propositionen användas för att möjliggöra sådana investeringar som annars inte skulle komma till stånd på grund av att projektets drift- och kapitalkostnader inte täcks fullt ut. Fonden bör vidare skapa förutsättningar för en omfattande lånefinansierad utbyggnad av infrastrukturen, t.ex. genom samfinansiering med andra intressenter. Med hänsyn till överhettningen inom bygg- och anläggningssektorn är avsikten att fonden skall kunna användas först när det är lämpligt ur stabiliseringssynpunkt. Enligt propositionen bör regeringen utforma reglerna för användning av fondmedlen. Det anförs vidare att det bör vara en uppgift för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att ansvara för administrationen av fondmedlen.

I motion T45 (m) yrkas att riksdagen avslår förslaget om en infrastrukturfond. Enligt motionärerna är det svårt att undgå misstanken att fonden tillkommit i största hast utan att förslagsställarna haft tillräcklig tid att tänka igenom vare sig innehåll eller konsekvenser. Förslaget att fondens medel inte skall kunna användas förrän det är lämpligt ur stabiliseringssynpunkt reducerar enligt motionärerna högst avsevärt värdet av dessa medel.

Även i motion T38 (fp) begärs att riksdagen avslår förslaget om en infrastrukturfond. Enligt motionärerna innehåller propositionen ingen motivering till varför en ny fond skulle vara nödvändig vid sidan av ordinarie anslag och beslutsramar. De anser också att det är oklart hur fondens användning förhåller sig till den år 1988 beslutade investeringsramen för järnvägar.

I motion T40 (c) motsätter man sig inte inrättandet av en fond. Enligt motionärerna lämnas emellertid i propositionen få uppgifter om fondens uppbyggnad, funktion och uppgifter. Beräkningar saknas av hur stort tillskott till investeringsverksamheten som fonden totalt kan tänkas åstadkomma. Fondens styrning, placeringsprinciper och metoder för projektprövning är också obekant. Motionärerna anser att regeringen snarast bör lämna riksdagen förslag i dessa frågor. I motionen framhålls också att den regionalpolitiska propositionen visar att det råder lågkonjunktur i vissa delar av landet. Detta bör leda till att investeringsverksamheten snarast kan inledas i vissa landsdelar.

I motion T32 (mp) framhålls att det, med tanke på att en konjunkturnedgång kan förväntas, är klokt att redan nu avsätta en del av de medel som behöver investeras i järnvägar och miljövänlig kollektivtrafik under 1990-talet.

Utskottet delar regeringens uppfattning att 5 miljarder kronor bör anvisas för infrastrukturinvesteringar på trafikområdet i form av ett engångsanslag. Med hänsyn till överhettningen inom bygg- och anläggningssektorn bör medlen användas när det är lämpligt ur sysselsättnings- och konjunkturpolitisk synpunkt.

Utskottet anser, i likhet med vad som anförs i några av motionerna, att det inte i propositionen klart anges för vilka ändamål anslaget skall användas. Det framgår inte heller vem som skall fatta beslut om användningen av de anvisade medlen och vilka riktlinjer som därvid skall gälla. Enligt utskottets mening bör därför regeringen återkomma med förslag till medelsanvisning då också närmare preciseringar av användningen och administrationen av anslaget bör redovisas.

Som en allmän utgångspunkt bör gälla att medlen skall syfta till att begränsa trafikens miljöpåverkan, utveckla infrastrukturen för 2000-talets behov, höja effektiviteten inom transportsystemet, öka trafiksäkerheten samt säkerställa en tillfredsställande trafikförsörjning i alla delar av landet.

Utskottet anser att medlen bör användas för att möjliggöra en tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar i stomjärnvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Investeringar i stomjärnvägar finansieras i dag över anslaget D 2 Nyinvesteringar i stomjärnvägar medan investeringar i länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar finansieras över anslaget B 4 Byggnad av länsrafikanläggningar. Härutöver anser utskottet att anslaget även bör disponeras för investeringar i vägar som syftar till att förbättra kollektivtrafiken.

Behovet av investeringar inom transportsektorn är stort. Ett enigt trafikutskott uttalade i sitt betänkande 1989/90:TU1 att ökade resurser behövs för att angelägna investeringar och nödvändigt underhåll skall kunna genomföras. Med hänsyn till det stora resursbehovet är det angeläget att medlen bl.a. används för att tillsammans med andra intressenter åstadkomma en samfinansiering av olika projekt. Något uttryckligt krav om samfinansiering bör dock enligt utskottets mening inte ställas. Det är vidare väsentligt att medlen används till investeringar som är angelägna att genomföras ur samhällsekonomisk synpunkt.

I samband med 1988 års trafikpolitiska beslut angavs att som rikt- punkt för banverkets planering bör gälla en medelsram för nyinveste- ringar på 10 miljarder kronor under den närmaste tioårsperioden. I sitt betänkande 1989/90:TU16 underströk utskottet att denna ram avser de investeringar som banverket finansierar över statsbudgeten. Enligt utskottets mening bör inte den år 1988 beslutade investeringsramen påverkas av det i propositionen föreslagna anslaget till infrastrukturin- vesteringar. 10 miljarder kronor skall således anvisas till banverket under tio år oavsett om riksdagen anvisar 5 miljarder kronor under ett nytt anslag till infrastrukturinvesteringar.

Med hänsyn till det stora resursbehovet anser utskottet det väsentligt att medlen kan komma till användning så snart som möjligt. Hänsyn måste, som tidigare framhållits, tas inte bara till resursbehoven utan också till konjunkturläget och då främst till sysselsättningssituationen inom bygg- och anläggningssektorn. Konjunkturläget varierar dock i olika delar av landet. Det torde därför enligt utskottets bedömning vara möjligt att relativt omgående påbörja vissa investeringar med stöd av det nya anslaget.

Vad utskottet nu anfört, med anledning av regeringens förslag till en infrastrukturfond, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att motionerna T38 (fp) och T45 (m) avstyrks i nu behandlade delar medan syftet med yrkandena i motionerna T32 (mp) och T40 (c) till väsentlig del blir tillgodosett.

VÄGVÄSENDE

5 Vägar

5.1 Anförande i årets budgetproposition om vägväsendet m.m.

I bilaga 8 till årets budgetproposition bereder regeringen riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen anfört om vägväsendet m.m. Anförandet är indelat i fyra avsnitt med rubrikerna Målen för vägpolitiken, Finansiering av vägarna, Resultatuppföljning och Investeringsplanering. Under den förstnämnda rubriken erinras om de mål för vägpolitiken som fastställdes genom 1988 års trafikpoli- tiska beslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU 20, rskr. 297). Under rubriken Finansiering av vägarna framhålls bl.a. att regeringen avser att senare under våren återkomma till riksdagen med förslag om anslag för vägändamål. Under rubriken Resultatuppföljning framhålls att det inom vägverket pågår ett omfattande utvecklingsarbete i syfte att ut- veckla metoder och modeller för att följa upp verksamheten. Det är enligt departementschefen av stor vikt att vägverket fortsätter detta arbete. Under rubriken Investeringsplanering slutligen lämnas en redo- görelse för den planeringsprocess som sedan länge gäller i fråga om vägar och som genom 1988 års trafikpolitiska beslut utvidgades till att omfatta även investeringar i länsjärnvägar och kollektivtrafikanlägg-

ningar. Vad departementschefen anfört om *vägväsendet m.m.* utgör sålunda i allt väsentligt en redogörelse för redan fattade beslut, för kommande förslag och för gällande ordning i fråga om planering av vissa infrastrukturinvesteringar. Mot bakgrund härav finner utskottet något riksdagens uttalande med anledning av det anförda inte erforderligt.

5.2 Vägnätet

Det svenska väg- och gatunätet omfattar enligt budgetpropositionen drygt 420 000 km totalt. Vägnätet består av allmänna och enskilda vägar samt tätorternas gator. Det allmänna vägnätet omfattar omkring 104 300 km. Av dessa sköter staten genom vägverket väghållningen på omkring 98 600 km statliga vägar. Väghållningen för resterande 5 700 km — de s.k. statskommunvägarna — sköts av de kommuner som har förordnats till egna väghållare. För närvarande har 110 kommuner sådana förordnanden.

Det allmänna vägnätet kompletteras av kommunala vägar och gator — omkring 35 000 km — samt av en mängd enskilda vägar vars sammanlagda längd har uppskattats till omkring 280 000 km. Av de enskilda vägarna får omkring 71 800 km statligt bidrag.

Det allmänna vägnätet är uppdelat i riksvägar och länsvägar. Riksvägnätet uppgår för närvarande till 14 200 km och länsvägnätet till omkring 84 400 km. Vissa riksvägar är utmärkta som Europavägar i enlighet med 1950 års deklaration om Europavägar.

5.3 Målen för vägpolitiken

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut är det övergripande målet för samhällets trafikpolitik att "erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad" (prop. 1987/88:50, bet. TU 13, rskr. 159). Vägpolitiken skall syfta till att förverkliga det målet. För att möjliggöra detta har sex delmål lagts fast. Dessa skall vara vägledande i beslutsprocessen bl.a. för hur de resurser som anvisas till väghållningen bör fördelas.

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

Det andra delmålet är att vägkapitalet måste säkras. De medel som anvisas till drift av vägarna skall så långt som möjligt användas till att upprätthålla standarden på vägnätet.

Det tredje delmålet är att åstadkomma en god miljö. Därför skall miljöintressena beaktas på ett tidigt stadium av av den planerings- och projekteringsprocess som föregår vägbyggen.

Det fjärde delmålet är att trafiksäkerheten måste förbättras. Bra vägar är ett verksamt sätt att begränsa antalet olyckor i trafiken.

Det femte delmålet är att vägnätet skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande. Goda kommunikationer har en strategisk betydelse för näringslivets utveckling i en ort eller region.

Det sjätte delmålet är att säkerställa en tillfredsställande vägstandard i landets alla delar även på det lågtrafikerade vägnätet. För den regionala utvecklingen och förnyelsen är vägplaneringen ett viktigt instrument.

I motion T32 (mp) betonas vikten av en ökad kollektivtrafik och en minskad bilism.

I motion T42 (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen beslutar att inga satsningar på nya motorvägar eller stora bilbroprojekt skall få ske.

I motion T220 (mp) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om att *vägnätet och bilismen* måste anses vara fullt utbyggda.

I motion T220 (mp) yrkas vidare att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om minskning av vägbyggandet och förbättring av vägunderhållet på befintligt vägnät.

I motion T220 (mp) yrkas också att riksdagen beslutar att inga ytterligare motorvägar skall byggas.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden erinra om det delmål för vägpolitiken som fastställts av riksdagen och som innebär att vägnätet skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande. För att detta mål skall kunna nås fordras en fortsatt utbyggnad av vägnätet.

Motorvägar byggs med beaktande bl.a. av samhällekononiska överväganden om ett effektivt resursutnyttjande samt inte minst av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl, vilket torde vara gynnsamt från miljösynpunkt.

Av det trafikpolitiska beslutet framgår också att bilismen svarar för merparten av persontransporterna och att den är en förutsättning för att samhällets behov av transporter skall kunna tillgodoses. Lastbilstrafiken — framhålls det vidare i beslutet — kommer i framtiden liksom hittills att ha stor betydelse för att tillgodose det svenska näringslivets behov av transporter och för att bidra till utvecklingen av nya transportlösningar. Bilismen måste emellertid utvecklas med beaktande av de säkerhets- och miljökrav som samhället ställer.

Utskottet delar den i motion T220 (mp) uttalade uppfattningen att vägunderhållet behöver förbättras. Det är emellertid — som departementschefen framhåller — med hänsyn till samhällsekonomi inte möjligt att över statsbudgeten anvisa medel i den omfattning som i och för sig vore önskvärd. Som framgår av utskottets redogörelse i det föregående avser regeringen att låta utreda möjligheterna att införa nya finansieringsformer inom vägsektorn.

Utskottet är för sin del inte berett att ompröva 1988 års trafikpolitiska beslut. Med hänvisning härtill och till vad utskottet i övrigt nu anfört avstyrks motionsyrkandena.

I motion T215 (m) framhålls att *målsättningen för drift och underhåll av vägar* i första hand bör vara att upprätthålla nuvarande vägars tekniska standard samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till godtagbar standard.

Som framgår av vad utskottet anfört är det ett av riksdagen fastställt vägpolitiskt mål att vägkapitalet skall säkras. De medel som anvisas till drift av vägarna skall så långt möjligt användas till att upprätthålla standarden på vägnätet. Något sådant riksdagsuttalande som begärs i motionen synes sålunda inte erforderligt, varför yrkandet härom avstyrks.

5.4 Investeringsplanering

För byggande av allmänna vägar finns sedan många år en väl utvecklad och decentraliserad planeringsprocess. I 1988 års trafikpolitiska beslut utvecklades det för väginvesteringar tillämpade planeringssystemet till att omfatta även investeringar i länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Byggandet sker enligt förordningen (1988:1015) om riksvägplan och planer för länsstrafikanläggningar enligt tioåriga planer, som revideras vart tredje år. Vägverket upprättar och fastställer riksvägplanen, medan länsstyrelserna upprättar och fastställer resp. plan för länsstrafikanläggningar, dvs. länsvägar, statskommunvägar som inte är riksvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Innan riksvägplanen upprättas skall vägverket begära in förslag från samtliga länsstyrelser om de vägbyggnadsföretag som bör utföras i länet under den tid som planen avser. Innan en länsstyrelse avger förslag eller yttrande till vägverket skall den höra kommunerna i länet, trafikhusvudmannen och länsvägnämnden. Innan planen för länsstrafikanläggningar upprättas skall länsstyrelsen begära in förslag om de länsstrafikanläggningar som bör utföras i länet under den tid som planen avser. Förslag skall inhämtas från SJ, banverket, vägförvaltningen, länsvägnämnden, trafikhusvudmannen och kommunerna i länet. För såväl riksvägplanen som planerna för länsstrafikanläggningar gäller att byggnadsföretagen skall anges i ordning efter angelägenhetsgrad. Vid byggandet skall den i planerna fastställda angelägenhetsordningen i huvudsak följas. Om vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattningar om vad en flerårsplan skall innehålla, skall frågan om fastställelse överlämnas till regeringen.

För närvarande pågår inom såväl vägverket som länen arbete med upprättande av ny riksvägplan resp. nya planer för länsstrafikanläggningar. Samtliga dessa planer kommer att fastställas under innevarande år för att gälla under perioden 1991–2000.

I motion T314 (m) framhålls det angelägna i att Europavägarna och *vägar av riksintresse* prioriteras och finansieras centralt. Detta skulle — säger motionärerna — medföra en snabbare utbyggnad av Europavägarna genom Södermanland till motorvägsstandard.

Utskottet är inte för sin del berett förorda någon ändring i den decentraliserade planeringsprocess som gäller för byggande av Europavägar och andra riksvägar. Vad gäller finansieringen vill utskottet

framhålla att denna sker med medel som anvisas över anslaget B 3. Byggande av riksvägar och som disponeras av vägverket. Med det sagda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T346 (m) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande *projekt som berör mer än ett län*. Motionärerna framhåller att länsväg 181 har färdigställts i den del den sträcker sig genom Skaraborgs län men att planerna för vägen, i den del den sträcker sig genom Älvsborgs län, inte kunnat genomföras på grund av brist på medel. Beträffande anläggningar som berör flera vägförvaltningar bör vägverket — säger motionärerna — förvissa sig om att berört företag kan färdigställas innan igångsättningsbeslut tas. Om så inte avses, skall beslutet åtföljas av tidsplan beträffande färdigställandet.

Planeringsprocessen i fråga om länsvägar är, som framgår av vad utskottet anført, decentraliserad på så sätt att det ankommer på varje länsstyrelse att i planen för länstrafikanläggningar ange byggnadsföretagen i ordning efter angelägenhetsgrad. Utskottet förutsätter att berörda vägförvaltningar undersöker möjligheterna att samordna byggnadsföretag avseende vägar som korsar länsgränser. Den decentraliserade beslutsprocessen har, som utskottet vid ett flertal tillfällen framhållit, betydande fördelar. Utskottet är därför inte berett att förorda någon ändring i gällande ordning och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

I motionerna T215 (m) och T219 (m) behandlas *vägverkets avkastningsberäkningar av investeringar*. Motionärerna framhåller att vägverkets beräkningar av samhällsnytta och avkastning av olika vägobjekt på senare tid har kompletterats och förbättrats. Även företagens tidsvinster resp. tidskostnader vägs sålunda numera in i beräkningarna. Prioriteringsordning och medelstildelning över landet bör enligt motionerna ta sin utgångspunkt i det nya beräkningssättet och — enligt den sistnämnda motionen — leda till ett bättre utslag för Stockholms län vid fördelningen av medel mellan länen för vägbyggande och underhåll.

Den decentraliserade beslutsprocess som gäller för väginvesteringar säkerställer enligt utskottets mening en lämplig avvägning av målen för vägpolitiken. Till dessa mål hör, som nämnts, att säkerställa en tillfredsställande vägstandard i landets alla delar även på det lågtrafikerade vägnätet. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandena.

5.5 Anslagsfrågor m.m.

Anslaget B 1. Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.

Från anslaget betalas vissa kostnader för central administration (andel), översiktlig vägplanering, fastställande av arbetsplaner samt vägverkets internrevision. Regeringen föreslår en *medelsanvisning* på 11 484 000 kr. för nästa budgetår.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen minskar medelsanvisningen med 2 milj. kr. till 9 484 000 kr. Till stöd för yrkandet åberopas andra

yrkanden i samma motion enligt vilka bl.a. byggandet av riksvägar kraftigt bör minska och byggandet av motorvägar upphöra samt det s.k. bärighetsprogrammet avbrytas.

Utskottet tillstyrker den av regeringen föreslagna medelsanvisningen och avstyrker motionsyrkandet.

Anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för drift och underhåll av statliga vägar och verkets räntekostnader för kredit i riksgäldskontoret för inköp av omsättningstillgångar. Vidare avses från anslaget betalas vägverkets räntekostnader för kredit i riksgäldskontoret för inköp av anläggningstillgångar.

Regeringen föreslår för nästa budgetår en *medelsanvisning* på 5 859,9 milj. kr. Som en anpassning till internationellt vedertagen terminologi föreslås att den nu använda benämningen av anslaget, Drift av statliga vägar, ändras till Drift och underhåll av statliga vägar. Förslaget till ändrad anslagsbeteckning föranleder ingen erinran från utskottets sida.

I motion T40 (c) yrkas att riksdagen beslutar föra samman anslagen B 2 Drift och underhåll av statliga vägar och B 7 Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder till ett nytt anslag med beteckningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar.

I motion T40 (c) begärs också — liksom i motionerna T320 (c), T350 (c) och A118 (c) — att riksdagen för nästa budgetår anvisar 1 miljard kronor för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen beslutar öka medelsanvisningen under anslaget med 300,1 milj. kr. till 6 160 milj. kr.

I motion T45 (m) yrkas att riksdagen beslutar öka medelsanvisningen med 513,1 milj. kr. till 6 373 milj. kr.

Utskottet befarar för sin del att den begärda sammanslagningen av ifrågavarande två anslag skulle kunna medföra att medel som avsatts för bärighetshöjningar — under det särskilda anslaget härför — används för andra ändamål. Därmed skulle de för näringslivet eftersträva-de effekterna med de bärighetshöjande åtgärderna inte kunna uppnås. Med det sagda avstyrker utskottet motion T40 (c) yrkande 6, såvitt nu är i fråga.

Vad gäller medelsanvisningen tillstyrker utskottet regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandena.

I motionerna T40 (c), T320 (c), T350 (c) och A118 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att riksdagen föreläggs ett *tvåårsprogram för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet*. Till stöd för yrkandena åberopas regional- och näringspolitiska överväganden. I sistnämnda hänseende framhålls ifrågavarande vägars betydelse främst för skogsindustrin och lantbruket.

I motion T320 (c) framhålls också att landsbygdens vägar bör prioriteras och fördelning av medel för underhåll och upprustning ske med utgångspunkt i överväganden hur vägåtgärder kan vända en negativ samhällsutveckling till en positiv.

I motion T349 (m) betonas den samhällsekonomiska betydelsen av upprustning av och förbättrat underhåll på grusvägnätet.

I motion T350 (c) understryks vikten av att tillräckliga medel avsätts för underhåll och upprustning av landsbygdens vägar så att dessas standard blir godtagbar.

I motion A94 (c) framhålls att regeringen bör göra en analys av vägnätet i skogslänen och därefter återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden erinra om det av riksdagen fastställda vägpolitiska målet att en tillfredsställande vägstandard i landets *alla* delar skall säkerställas. I 1988 års trafikpolitiska beslut betonades dessutom särskilt det väsentliga i att vägverket i sina prioriteringar av driftåtgärder beaktar nödvändigheten av en satsning på vägar i skogslänen. Samhällsekonomin medger emellertid inte, som utskottet redan framhållit, att riksdagen anvisar medel för drift och underhåll av statliga vägar i en omfattning som regeringen — och utskottet — finner önskvärd.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt regeringens förslag till medelsanvisning för nästa budgetår under ifrågavarande anslag och avstyrkt motionsyrkanden om en ökning av medelsanvisningen. Med hänvisning härtill samt i avvaktan på förslag av regeringen om alternativ finansiering av kostnaderna för drift och underhåll av statliga vägar avstyrker utskottet motionsyrkandena.

I propositionen framhålls att det i samband med att statliga vägar byggs och öppnas för trafik ofta förekommer att vägen i den gamla sträckningen dras in från allmänt underhåll. Vaghållningen av sådana vägar får som regel övertas av enskilda. Dessa vägar uppfyller i många fall fordringarna för att få statsbidrag till enskild vaghållning. I de fall vägverket saknar medel under anslaget B 6 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för detta ändamål bör det även under nästa budgetår vara möjligt för vägverket att besluta om överföring av medel motsvarande gällande statsbidrag till anslag B 6.

Utskottet tillstyrker att riksdagen medger sådan *överföring av medel mellan anslagen B 2 och B 6* som sålunda förordas.

I propositionen framhålls vidare att frågan om fördelning av vaghållningsansvaret mellan stat och kommun för närvarande bereds inom regeringskansliet. Då det är svårt att nu förutse omfattningen av de kommande ändringarna i vaghållningsansvaret bör regeringen även för budgetåret 1990/91 inhämta riksdagens bemyndigande att vid ändringar i vaghållningsansvaret få överföra medel mellan anslag B 2 Drift och underhåll av statliga vägar och anslag B 5 Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar.

Utskottet tillstyrker att riksdagen medger sådan *överföring av medel mellan anslagen B 2 och B 5* som sålunda förordas.

I syfte att effektivisera väghållningen och underlätta planeringen bör vägverket enligt propositionen ha möjlighet att göra mindre justeringar under ett enskilt år mellan drift- och byggandeanslagen för väghållningen. Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner att *jämkning mellan drift- och byggandeanslagen* för den statliga väghållningen får ske i enlighet med det anförda.

Vidare tillstyrker utskottet förslaget i propositionen om inrättandet av *vägverkets låneram i riksgäldskontoret* för investeringar av anläggnings-tillgångar samt att denna ram fastställs till 1 305 milj. kr.

Utskottet tillstyrker också att riksdagen godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget B 2 Drift och underhåll av statliga vägar under budgetåret 1990/91 för *tilläggsbidrag till drift av kommunala vägar och gator*.

Departementschefen erinrar om att i föregående års budgetproposition redovisades bakgrunden till de försök med *automatisk hastighetsövervakning* som inletts under innevarande budgetår. Han finner det angeläget att rikspolisstyrelsen fortsätter och utökar sin påbörjade verksamhet. För att möjliggöra detta föreslås att 5 milj. kr. av anslaget beräknas för anskaffning av utrustning — som polisen får tillgång till — för automatisk hastighetsövervakning.

I motion T45 (m) framhåller motionärerna att de motsätter sig automatisk hastighetsövervakning och att de för ändamålet föreslagna medlen i stället bör användas för drift och underhåll av vägar.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot regeringens förslag i nu aktuell del, varför detta tillstyrks och motionsyrkandet avstyrks.

Departementschefen framhåller att det är angeläget att de medel som anvisas under anslaget för drift och underhåll av statliga vägar kan användas effektivt. Utskottet delar denna uppfattning och tillstyrker därför förslaget om att regeringen skall ha befogenhet att ge sådant bemyndigande för vägverket till *medelsöverföring från anslaget för drift och underhåll av statliga vägar* som innebär att verket under andra halvåret 1990 kan ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1991. Utskottet har inte heller någon erinran mot att detta bemyndigande fortsättningsvis inte knyts till budgetår.

Slutligen tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner förslaget i propositionen om *överföring av medel från anslaget Drift av statliga vägar till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar*.

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för byggande av riksvägar samt lämnas bidrag till byggande av sådana statskommunvägar som är riksvägar. Från anslaget betalas vidare vägverkets räntekostnader för kredit i riksgäldskontoret för projekteringsutgifter samt vägverkets ränteutgifter för krediten i riksgäldskontoret för utbyggnaden av väg E6 delen Stenungsund—Ljungskile.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 1 512 milj. kr. för nästa budgetår.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 1,1 miljarder kronor mindre än vad regeringen föreslår eller således 412 milj. kr.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 512 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslår eller således 1 miljard kronor.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandena.

Departementschefen erinrar om att riksdagen i maj 1987 beslutade (prop. 1986/87:100 bil. 8, bet. TU 19, rskr. 235) att godkänna att en kredit inrättas i riksgäldskontoret för finansieringen av *utbyggnaden av väg E6* som motorväg på delen Stenungsund—Ljungskile och att kapitalkostnaden år 1987 skulle få belasta anslaget. Utbyggnaden av väg E6 mellan Stenungsund och Ljungskile pågår. *Kapitalkostnaden* för krediten har för år 1989 beräknats överstiga anslagsposten med 10 milj. kr. För år 1991 beräknas kapitalkostnaden uppgå till 90 milj. kr. Således bör — framhåller departementschefen — en total kapitalkostnad om 100 milj. kr. få belasta anslaget under år 1991.

Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner vad departementschefen sålunda anfört om användningen av anslaget.

I tre mp-motioner framhålls att *vissa väg- eller brobyggen* inte bör planeras eller fullföljas.

I motion T228 (mp) yrkas sålunda att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om väginvesteringar kontra järnvägsinvesteringar i Dalarna. Motionärerna framhåller att länsstyrelsen i Kopparbergs län stöder en investering i vägar med 500 milj. kr. Motionärerna vill att medlen skall satsas på järnvägar i stället.

I motion T235 (mp) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om det olämpliga i att bygga en ny E4-bro över Ångermanälven.

I motion T353 (mp) framhålls att motorvägsbygget i Halland bör stoppas, åtminstone tills järnvägen är utbyggd till dubbelspår från Oslo till Malmö.

Vad först gäller frågan om väginvesteringar kontra järnvägsinvesteringar i Dalarna tillgodoses enligt utskottets mening önskemålet om en avvägning mellan väg- och järnvägsinvesteringar inom ramen för den investeringsplanering som utskottet i det föregående redogjort för.

Genom länsstyrelsernas nyckelroll vid prioriteringen och eftersom investeringsbesluten skall grundas på samhällsekonomiska bedömningar ges goda förutsättningar för att avvägningarna skall bli riktiga.

Enligt vad utskottet erfarit omfattar gällande riksvägsplan inte någon ny E4-bro över Ångermanälven. Kostnaden för en sådan bro beräknas till drygt 1 000 milj. kr. Med tanke på att anslaget för riksvägar för nästa budgetår föreslås uppgå till totalt 1 512 milj. kr. för hela riket synes det utskottet osannolikt att en ny bro inom överskådlig tid skulle kunna finansieras över statsbudgeten.

I Halland pågår för närvarande ett motorvägsbygge mellan Heberg och Långås för att få till stånd en förbifart förbi Falkenberg. Beslut om bygget har fattats i laga ordning. Utskottet kan för sin del inte se något skäl till att avbryta bygget.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

I motion T241 (vpk) framhålls att motorvägsprojektet *Scandinavian Link* bör avbrytas.

Beteckningen *Scandinavian Link* har lanserats av företrädare för näringslivet och används i den allmänna debatten som ett gemensamt namn för järnvägar och motorvägar som bl.a. skulle förbinda de tre skandinaviska huvudstäderna och de tre största städerna i Sverige med varandra och som även via fasta förbindelser över Öresund, Stora Bält och Fehmarn-Belt skulle förbinda Sverige med kontinenten. Begreppet *Scandinavian Link* har ingen förankring i väglagstiftningen. Flerårsplanerna för väginvesteringar omfattar följaktligen inte något sådant projekt. Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen om *medelsöverföring från anslaget för byggande av riksvägar*. Förslaget innebär att det — för att främja en effektiv medelsanvändning — bör ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under andra halvåret 1990 ta i anspråk behövliga belopp av de medel för byggande av riksvägar som anvisas för verksamhetsåret 1991. Utskottet har inte heller någon erinran mot att detta bemyndigande fortsättningsvis inte knyts till budgetår.

Anslaget B 4. Byggande av länstrafikanläggningar

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för byggande av länsvägar och banverkets kostnader för investeringar i länsjärnvägar och lämnas bidrag till byggande av sådana statskommunvägar som inte är riksvägar, till väg- och gatanläggningar samt till spåranläggningar för kollektiv persontrafik och cykelleder. Vidare lämnas från anslaget bidrag till kollektivtrafikåtgärder som främjar miljö, energieffektivitet och samordning. Från anslaget betalas också vägverkets räntekostnader för kredit i riksgäldskontoret för projekteringsutgifter.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 1 041,8 milj. kr. för nästa budgetår.

Departementschefen anger hur medelsförbrukningen under anslaget beräknas i stort fördela sig för år 1991 enligt följande sammanställning och framhåller att det är en uppgift för regeringen att göra den slutliga fördelningen.

- Investeringar i länstrafikanläggningar	936,8 milj. kr.
- Bidrag till investeringar i trafikmedel m.m.	85,0 milj. kr.
- Bidrag till byggande av cykelleder m.m.	20,0 milj. kr.

1 041,8 milj. kr.

I motion T45 (m) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 1 118,8 milj. kr., vilket innebär en ökning med 77 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

I motion T212 (fp) yrkas att riksdagen beslutar öka den av regeringens föreslagna medelsanvisningen med 50 milj. kr. Beloppet bör enligt motionärerna användas till bidrag för investeringar som ökar handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik.

I motion T40 (c) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 1 396,8 milj. kr., vilket innebär en ökning med 355 milj. kr. i jämförelse med regeringens förslag. Motionärerna framhåller också att den inbördes fördelningen av dessa medel rör mycket centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att riksdagen får ta ställning till huvudriktningen genom att anslaget delas på specificerade delanslag. De ytterligare medel som motionärerna vill tillföra anslaget bör i första hand användas i syfte att förstärka miljöprofilen. Trafikhuvudmännen måste få en rejäl chans att utveckla länsjärnvägarna.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 1 560 milj. kr., vilket innebär en ökning med 518,2 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag. Vidare föreslås i motionen att anslaget skall fördelas på följande sätt:

- Länsjärnvägar	650 milj. kr.
- Cykelvägar m.m.	125 milj. kr.
- Kollektivtrafikanläggningar	300 milj. kr.
- Länsvägar	400 milj. kr.
- Trafikmedel m.m.	85 milj. kr.

1 560 milj. kr.

Vi accepterar således inte — framhåller motionärerna — regeringens förslag att slå ihop anslagen till länsjärnvägar, länsvägar och kollektivtrafikanläggningar till en klumpsumma och sedan överlåta till länsstyrelserna och vägverket att fritt fördela pengarna för de olika ändamålen.

I motion T342 (mp) yrkas att riksdagen beslutar öka anslaget till cykelbanor till 200 milj. kr.

I motion T208 (vpk) framhåller motionärerna att de vill ha skilda anslag för investeringar i länsvägar och länsjärnvägar. På de senare går endast kollektivtrafik — betonar motionärerna — medan länsvägarna

till stor del används för privatbilism. Kostnader för underhållsåtgärder bör inte heller — framhåller motionärerna — belasta anslaget för byggande av länstrafikanläggningar utan vägverkets anslag.

I motion T532 (mp) framhålls att anslaget till länsvägar bör skiljas från anslaget till kollektivtrafikanläggningar och länsjärnvägar. Till stöd för yrkandet åberopas att kollektivtrafiken endast utgör en liten del av trafiken på länsvägarna.

Vad först gäller anslagsfrågan vill utskottet, med anledning av yrkandet i motion T212 (fp) om en höjning av anslaget med 50 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag, erinra om att 1988 års trafikpolitiska beslut bl.a. innebar att 50 milj. kr. avsattes för bidrag till kommuner och trafikhuvudmän till investeringar som underlättar för handikappade att använda kollektivtrafik. Dessa medel har ännu inte fullt förbrukats. Ett ytterligare stöd till handikappanpassad kollektivtrafik föreslås av socialministern i årets budgetproposition. Förslaget innebär att statsbidraget till den kommunala färdtjänsten skall kunna lämnas även till driftstöd till s.k. servicelinjer med speciellt handikappanpassade fordon. Utskottet fäster stor vikt vid arbetet för att öka handikappanpassningen av kollektivtrafiken. Mot den angivna bakgrunden finner emellertid utskottet det för tidigt att nu ta ställning till behov av ytterligare medel för ändamålet.

Då utskottet inte heller finner något annat skäl att öka den av regeringen föreslagna medelsanvisningen, tillstyrks regeringens förslag, medan samtliga motionsyrkanden om en ökning av anslaget avstyrks.

Som utskottet framhållit i avsnittet 4 Investeringsplanering innebär 1988 års trafikpolitiska beslut att den sedan många år väl utvecklade och decentraliserade planeringsprocessen för byggande av allmänna vägar utvidgades till att omfatta även investeringar i länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Utskottet har där också angivit huvuddragen i planeringsprocessen enligt de bestämmelser som tillkommit som en följd av riksdagsbeslutet. I beslutet framhölls att investeringar i väganläggningar resp. kollektivtrafikanläggningar i viss mån är utbytbara och att det bl.a. därför är viktigt att lokala och regionala anläggningar för vägtrafik och kollektivtrafik prioriteras samordnat och på länsnivå. Vidare uttalades att investeringar i länsjärnvägar skall prövas regionalt på samma sätt som gäller för kollektivtrafikanläggningar och länsvägar.

Den decentraliserade ordning som enligt 1988 års riksdagsbeslut sålunda numera tillämpas för beslut om investeringar inte bara i vägar utan också i länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar m.m. är enligt utskottets mening mera ändamålsenlig än en centraliserad beslutsprocess. Det bör framhållas att det i beslutet uttalades att spårbunden trafik har betydande fördelar inte minst från miljösynpunkt och att bidragssystemet för länstrafikanläggningar därför borde utformas så att investeringar i sådan trafik kunde främjas.

Vad gäller det i vpk-motionen framställda kravet på att kostnader för underhåll av länsvägarna inte bör få belasta anslaget för byggande

av länstrafikanläggningar vill utskottet framhålla att samtliga sådana kostnader i princip belastar anslaget för drift och underhåll av statliga vägar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet även de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga.

Enligt motion T256 (fp) bör det vara möjligt för länsstyrelserna att besvära sig hos regeringen över *de av vägverket fastställda länsramarna*.

Som utskottet framhållit i det föregående är det en uppgift för länsstyrelsen att upprätta och fastställa flerårsplaner för byggande av länstrafikanläggningar. I planen skall byggnadsföretagen inom länet anges i ordning efter angelägenhetsgrad. Innan planen upprättas skall länsstyrelsen hämta in förslag om de länstrafikanläggningar som bör utföras från bl.a. vägförvaltningen. Innan länsstyrelsen fastställer planen skall yttrande ha inhämtats från bl.a. vägverket. Om vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattningar om vad planen skall innehålla, skall frågan om fastställelse överlämnas till regeringen.

Vägverket anger planeringsramar som länsstyrelserna har att beakta vid upprättandet av flerårsplaner. I planeringsramarna återfinns vägverkets bedömningar av den medelstillelse som resp. län kan förväntas erhålla under planeringsperioden. Till grund för vägverkets bedömningar ligger riktlinjer fastställda av statsmakterna. Målen för vägpolitiken, sådana de fastställts av riksdagen, utgör de primära riktlinjerna. Eftersom regeringen skall pröva frågan om fastställelse av en flerårsplan i sådana fall då vägverket och länsstyrelsen inte når enighet, kan regeringen sägas samtidigt pröva i vad mån planen uppfyller de fastställda målen. Detsamma gäller då ett beslut av vägverket eller länsstyrelsen om fastställelse av en flerårsplan överklagas hos regeringen.

Vad utskottet sålunda anförut synes ägnat att tillgodose syftet med motionsyrkandet, varför detsamma avstyrks.

Frågan om en *bro över Vallsundet* i Storsjön i Jämtland behandlas i motionerna T311 (m) och T347 (c). I den sistnämnda motionen behandlas dessutom frågan om en *bro över Rödösundet* i Storsjön. För finansieringen av bron över Vallsundet föreslås i den förstnämnda motionen upplåning av medel att amorteras genom ett utnyttjande av drift- och investeringsmedel för färjor samt broavgifter under någon tid. I den sistnämnda motionen framhålls att medel som vägverket avsätter för reparation och nyanskaffning av färjor över Vallsundet och Rödösundet i stället skall avsättas till en fond att användas för brobyggen över de båda sunden.

Enligt vad utskottet erfarit är det med nuvarande nivå på anslaget för länstrafikanläggningar inte möjligt att bygga broar över ifrågavarande sund med anslagsmedel. Vägverket undersöker emellertid i samråd med berörda intressenter möjligheterna att åstadkomma en alternativ finansiering. Utskottet är för sin del inte berett att förorda något riksdagens uttalande med anledning av motionsyrkandena, varför detsamma avstyrks.

Cykelleder m.m. behandlas i fyra motioner. Statsbidrag för byggande av cykelleder kan enligt gällande bestämmelser lämnas i mån av tillgång på medel med 50 % av kostnaden. Frågor om bidrag administreras av vägförvaltningen i det län där arbetet skall utföras. Som framgår av vad utskottet anfört i det föregående är det regeringens avsikt att 20 milj. kr. under nästa budgetår skall kunna användas för ändamålet.

I motion T348 (s) begärs en utredning om att samordna byggandet av *gång- och cykeltrafikleder* med *vägbyggandet* och *vägunderhållet* och om att sådana leder skall bekostas enligt de regler som gäller för byggande och underhåll av vägnätet.

Byggandet av cykelleder och gångbanor synes utskottet i flertalet fall vara helt och hållet en kommunal angelägenhet. Cykelleder och gångbanor omfattas dock i vissa fall av arbetsplaner för riksvägar och länsvägar. Byggandet och underhållet av cykellederna och gångbanorna bekostas i sådana fall också av staten—vägverket, om inte kommunen — såsom är fallet i fråga om statskommunvägarna — är väghållare. I sistnämnda fall kan dock givetvis statsbidraget med 50 % av anläggningskostnaden utbetalas. Någon generell skyldighet för vägverket att bekosta anläggandet av cykelleder och gångbanor, eller en utredning härom, är utskottet för sin del inte berett att förorda. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T331 (s) begärs bl.a. en *ändring av reglerna om statsbidrag till byggande av cykelleder*. Motionärerna erinrar om att statsbidrag kan utgå med 50 % av anläggningskostnaden och föreslår att det skall stå varje län fritt att bestämma bidragsnivån. Det finns säkerligen cykelleder — säger motionärerna — som skulle komma till utförande även med ett lägre bidrag. Andra angelägna projekt kan behöva ett högre bidrag för att sättas i gång. Med en högre flexibilitet i bidragsgivningen skulle sannolikt de anslagna medlen ge ett bättre resultat än vad som hittills varit fallet. Vidare vill motionärerna ha till stånd någon form av allmänna föreskrifter i syfte att underlätta för cyklister att medföra sina cyklar på allmänna färdmedel såsom flyg, tåg, bussar och båtar. Motionärerna framhåller också att cykelorganisationerna — med hänsyn till sina insatser för motionsidrotten — får ekonomiskt stöd via elfte huvudtitelns anslag E 1 Stöd till idrotten. Enligt motionärerna bör dessa organisationer med hänsyn till cyklismens betydelse även för folkhälsa, miljö och trafik få statligt ekonomiskt stöd även för det arbete de bedriver ur dessa aspekter.

Utskottet är för sin del inte nu berett att förorda den begärda ändringen av reglerna om statsbidrag till byggande av cykelleder. Enligt utskottets mening ankommer det på berörda transportföretag att överväga vad som kan göras för att tillgodose önskemålet om att cyklister skall kunna medföra sina cyklar på allmänna färdmedel. Motionärernas önskemål om ekonomiskt stöd till cykelorganisationerna — utöver det bidrag som lämnas via elfte huvudtiteln — tillgodoses, enligt vad utskottet erfarit, i viss utsträckning av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Något ytterligare stöd är utskottet för sin del inte nu berett att förorda.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen.

Enligt motion T432 (c) bör reglerna för statsbidrag till anläggande av cykelleder utformas så att anläggningar som innebär en från trafiksäkerhetssynpunkt fördelaktig *separation mellan gång- och cykeltrafik* blir ekonomiskt fördelaktiga för kommunerna att uppföra.

Frågor av det sålunda aktualiserade slaget bör enligt utskottets mening lösas på lokal eller regional nivå med anpassning till rådande förhållanden. Inom oförändrad anslagsram skulle sådana regler som motionärerna vill ha till stånd innebära att det antal kommuner som kan få del av statsbidraget minskar. Utskottet avstyrker med det sagda motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen om *medelsöverföring från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar*. Förslaget innebär att det — för att främja en effektiv medelsanvändning — bör ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under andra halvåret 1990 ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1991. Utskottet har inte heller någon erinran mot att detta bemyndigande fortsättningsvis inte knyts till budgetår.

Anslaget B 5. Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar

Från anslaget lämnas driftbidrag till statskommunvägar samt väg- och gatuanläggningar för kollektiv persontrafik m.m.

Regeringen föreslår en *medelsanvisning* på 595 milj. kr. för nästa budgetår. Som en anpassning till internationellt vedertagen terminologi och för att bättre beskriva anslaget ändamål föreslås att den nu använda benämningen av anslaget, Bidrag till drift av kommunala vägar och gator, ändras till Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar. Förslaget till ändrad anslagsbeteckning föranleder ingen erinran från utskottets sida.

I motion T45 (m) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 1 350 milj. kr., vilket innebär en ökning i förhållande till regeringens förslag med 755 milj. kr.

Utskottet konstaterar att uppgift saknas i propositionen om det bidragsbelopp som avses utbetalas till kommunerna för bidragsåret 1991. Enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa vägar och kollektivtrafikanläggningar m.m. gäller som huvudregel att driftbidrag lämnas i mån av tillgång på medel med 95 % av det belopp som kostnaden för driften beräknas till (bidragsunderlag). I fjolårets budgetproposition angavs att det bidragsbelopp som skulle utbetalas till kommunerna för bidragsåret 1990 uppgick till 696,3 milj. kr. Det beloppet täcker ca 60 % av det totala bidragsunderlaget. Utskottet anser att denna bidragsnivå bör vara i stort sett oförändrad under bidragsåret 1991. Det totala bidragsbeloppet till kommunerna för nämnda bidragsår bör därför uppgå till 750 milj. kr. Denna ökning av

bidragsbeloppet kräver inte nu någon höjning av den av regeringen föreslagna medelsanvisningen men får återverkan på anslagsberäkningen för kommande budgetår.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med yrkandet i m-motionen i viss mån torde få anses tillgodosett, varför detsamma avstyrks. Regeringens förslag till medelsanvisning tillstyrks.

I motion T40 (c) framhålls att åtskilliga kommuner under senare år påtagit sig ett ansvar för vissa vägar och gator under förespeglning att statsbidrag skulle utgå på en viss nivå. Mot bakgrund av att bidragsnivån därefter sänkts är det angeläget att regeringen tar upp *överbälggningar med kommunförbundet* i frågan och att statskommunvägarnas finansiering tas upp i den översyn av finansieringsfrågor som regeringen aviserar.

Utskottet förutsätter att även statskommunvägarnas finansiering kommer att omfattas av regeringens överväganden om alternativa finansieringsformer för investeringar i och drift av vägar. Med hänvisning härtill och till utskottets ställningstagande i anslagsfrågan avstyrks motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om sådan *medelsöverföring* som innebär att medel från anslaget *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* får föras över till anslaget *Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar*.

Anslaget B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

Från anslaget lämnas bidrag till drift och byggande av vissa enskilda vägar.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 482 milj. kr. för nästa budgetår.

I motionerna T40 (c) och T42 (vpk) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 582 milj. kr., vilket innebär en höjning med 100 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

I motion T40 (c) yrkas också att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av enskilda vägar. Motionärerna åberopar bl.a. de enskilda vägarnas stora samhälls-ekonomiska betydelse till stöd för sitt yrkande om en ökad medelsanvisning.

I motionerna T37 (m) och T45 (m) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 650 milj. kr., vilket innebär en höjning med 168 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt motionerna T40 (c) och T42 (vpk) talar för att medelsanvisningen för nästa budgetår bör bestämmas till 582 milj. kr. Yrkandena 4 resp. 16 i de nämnda motionerna tillstyrks följaktligen. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med yrkande 3 i motion T40 (c) och med motionerna T316

(c) yrkande 3 och T324 (c) yrkande 2 torde få anses tillgodosett. Syftet med motionerna T37 (m) yrkande 1 och T45 (m) yrkande 5 torde få anses till väsentlig del tillgodosett.

I motion T37 (m) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att vägverket endast i undantagsfall bör få besluta om *överförande av allmän väg till enskild väghållning* samt att, då så sker, anslagsbeloppet till drift och byggande av enskilda vägar bör höjas i motsvarande grad.

Enligt 24 § väglagen (1971:948) får en allmän väg dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden. Utskottet har i det föregående tillstyrkt regeringens förslag att riksdagen medger att regeringen vid behov när allmän väg, för vilken staten är väghållare, övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag från anslaget för drift och underhåll av statliga vägar till anslaget för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar.

Med det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandet i huvudsak tillgodosett och avstyrker därför ett bifall till detsamma.

I motion T302 (c) behandlas *bidragsnormerna för de enskilda vägarna*. Motionärerna är missnöjda med nuvarande normer och vill ha en återgång till tidigare gällande bidragssystem. Vidare vill motionärerna att reglerna justeras så att statsbidrag kan utgå för fler nya enskilda vägar och så att bärigheten på de enskilda vägarna kan ökas.

Utskottet erinrar om riksdagens beslut år 1984 (prop. 1983/84:100 bil. 8, bet. TU 21, rskr. 313) om att införa ett nytt differentierat bidragssystem för enskild väghållning. I beslutet framhölls att det nya systemet innebar en för den enskilde rättvisare fördelning av medlen samtidigt som samhällets intresse i de olika vägarna skulle kunna återspeglas bättre. Systemet skulle också kunna anpassas till och möjliggöra förändrade prioriteringar från samhällets sida. Sammantaget ansågs det innebära väsentliga förbättringar av den enskilda väghållningen i jämförelse med det då gällande bidragssystemet. Utskottet finner för sin del inga skäl till att ompröva riksdagsbeslutet. I sammanhanget bör erinras om att det vid sidan av det statliga bidraget förekommer kommunala bidrag till den enskilda väghållningen i betydande omfattning. I många fall innebär detta att väghållarna för de enskilda vägarna får samtliga kostnader för väghållningen täckta med bidrag. Med nuvarande anslagsnivå och bidragsregler torde det inte vara möjligt att i väsentlig mån öka antalet statsbidragsberättigade enskilda vägar. Vad gäller frågan om bärighetshöjningar vill utskottet framhålla att det är regeringens avsikt att 18,1 milj. kr. från anslaget för särskilda bärighetshöjande åtgärder skall kunna användas som bidrag till sådana åtgärder på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet inom skogslänen under nästa budgetår.

Med hänvisning till det anförda och till utskottets ställningstagande i anslagsfrågan avstyrks motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen om medelsöverföring från anslaget *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar*. Förslaget innebär att det — för att främja en effektiv medelsanvändning — bör ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under andra halvåret 1990 ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1991. Utskottet har inte heller någon erinran mot att detta bemyndigande fortsättningsvis inte knyts till budgetår.

Anslaget B 7. Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder

Riksdagen beslutade år 1987 om ett tioårigt investeringsprogram för bärighetshöjningar på vissa delar av vägnätet i syfte att så långt möjligt anpassa detta till den standard som gäller inom EG (prop. 1986/87:100 bil. 8, bet. TU 19, rskr. 235). En sådan anpassning bedömdes vara av stor betydelse för svenskt näringsliv, inte minst för den industri som utnyttjar skogsråvaror. Kostnaden för programmet beräknades till 5 750 milj. kr. — utöver ordinarie vägbyggnadsmedel — i 1988 års prisnivå. För finansieringen beslutade riksdagen bl.a. i april 1987 (prop. 1986/87:82, bet. SkU 35, rskr. 194) om en höjning av fordonskatten för vissa lastbilar och släpvagnar. Åtgärderna enligt programmet skulle inriktas på huvudvägnätet — riksvägar och primära länsvägar — samt dessutom övriga länsvägar i de s.k. skogslänen, dvs. Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Investeringsprogrammet har gjort det möjligt att i en första etapp höja de tillåtna fordonsvikterna på betydande delar av vägnätet i skogslänen och huvudvägarna i övrigt från 51,4 tons bruttovikt till 56 tons bruttovikt, som gäller från den 1 april innevarande år. Omkring år 1995 beräknas den maximalt tillåtna fordonsvikten kunna höjas ytterligare till 60 tons bruttovikt, samtidigt som det tillåtna boggitrycket kan höjas till 18 ton.

Regeringen föreslår en *medelsanvisning* på 669,9 milj. kr. för nästa budgetår.

I motionerna T240 (vpk) och T241 (vpk), som båda väcktes under den allmänna motionstiden innevarande år, yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om anslag på 622 milj. kr. till särskilda bärighetshöjande åtgärder.

Enligt motion T40 (c) bör anslaget för särskilda bärighetshöjande åtgärder — liksom anslaget för drift och underhåll av statliga vägar — upphöra och ersättas av ett nytt gemensamt anslag med beteckningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen avslår regeringens nu framlagda förslag till medelsanvisning.

I motion T241 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar riva upp 1987 års riksdagsbeslut om ett tioårigt investeringsprogram för bärighetshöjningar på vissa delar av vägnätet i syfte att så långt möjligt anpassa detta till den standard som gäller inom EG. Vidare yrkas att riksdagen river upp tidigare beslut om EG-anpassning på vägtransportområdet.

I motion T32 (mp) yrkas att riksdagen beslutar avskaffa anslaget Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder.

I motion T220 (mp) yrkas att riksdagen beslutar att det s.k. bärighetsprogrammet avvecklas med omgående verkan.

Motionerna T240 (vpk) och T241 (vpk) väcktes som nämnts under den allmänna motionstiden. Yrkandena i dessa båda motioner om avslag på regeringens förslag om ett anslag på 622 milj. kr. till särskilda bärighetshöjande åtgärder avser ett förslag i årets budgetproposition att riksdagen i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder för budgetåret 1990/91 *beräknar* ett reservationsanslag på 622 milj. kr.

Utskottet avstyrker de två motionsyrkandena.

Utskottet har i det föregående motsatt sig ett förslag att slå samman anslagen för drift och underhåll av statliga vägar och för särskilda bärighetshöjande åtgärder till ett nytt anslag med beteckningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar. Av detta ställningstagande följer att utskottet avstyrker motion T40 (c) i den del som nu är i fråga.

Utskottet ser för sin del inte heller några skäl att ompröva 1987 års riksdagsbeslut om det s.k. bärighetsprogrammet eller 1988 års riksdagsbeslut om att svenska åtgärder bör vidtas för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU 21, rskr. 248). Vidare har anslagsberäkningen i propositionen inte givit utskottet anledning till erinran. Regeringens förslag tillstyrks följaktligen, medan de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga avstyrks.

I motion T30 (c) aktualiseras en *ändrad geografisk fördelning av medel för särskilda bärighetshöjande åtgärder*. Motionärerna vill att även Bengtsfors, Dals-Eds och Åmåls kommuner i Älvsborgs län skall få del av anslaget.

Som framgår av den inledande redogörelsen i detta avsnitt av betänkandet omfattas riksvägarna och de primära länsvägarna i *samtliga* län av det särskilda programmet för bärighetshöjningar. I skogslänen gäller programmet dessutom för övriga länsvägar. Det har därmed givits en regionalpolitisk inriktning och avgränsning, som utskottet för sin del inte är berett att ompröva. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om *medelsöverföring från anslaget B 7 Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder*. Förslaget innebär att det — för att främja en effektiv medelsanvändning — bör ingå i regeringens befogenheter att bemyndiga vägverket att under andra halvåret 1990 ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas för verksamhetsåret 1991. Utskottet har inte heller någon erinran mot att detta bemyndigande fortsättningsvis inte knyts till budgetår.

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

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i budgetpropositionen om en *medelsanvisning* på 41 milj. kr. för nästa budgetår.

Enligt departementschefen bör vägverket genom ett lämpligt avvägt *beställningsbemyndigande* ges möjlighet att *anskaffa reservbromaterial* så ekonomiskt som möjligt. Mot bakgrund av de av honom förordade investeringarna anser departementschefen att ett lämpligt beställningsbemyndigande för år 1991 är 10 milj. kr.

Utskottet tillstyrker att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket det sålunda förordade beställningsbemyndigandet.

5.6 Motionsyrkanden beträffande flerårsplaner och fördelningsplaner m.m.

Utskottet behandlar i detta avsnitt ett stort antal motionsyrkanden som alla innehåller krav på något beslut eller uttalande från riksdagens sida i syfte att få till stånd åtgärder, vilkas genomförande regleras inom ramen för den decentraliserade planeringsprocess som utskottet redogjort för under avsnittet 4 Investeringsplanering. Det stora flertalet av yrkandena är begränsade till att avse ett visst län och gäller då i allmänhet antingen att ett visst eller vissa vägobjekt bör tidigareläggas eller att länet i fråga på ett eller annat sätt skall få en ökad medeltilldelning för vägändamål. Vissa yrkanden gäller emellertid landet som helhet eller flera län. Två yrkanden, som behandlas sist i avsnittet, avser sådana kollektivtrafikanläggningar som numera också omfattas av den decentraliserade investeringsplanering som sedan länge gäller för byggande av allmänna vägar.

5.6.1 Vägväsende

I motionerna T212 (fp), T215 (m), T248 (m), T258 (m) och T327 (s) betonas den stora betydelsen från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt av *kringsfartsleder* och att särskilda satsningar på sådana därför bör göras.

Utskottet delar motionärernas uppfattning. Regeringen har också, enligt vad utskottet erfarit, i direktiv om upprättande av flerårsplaner för riksvägar och länstrafikanläggningar för åren 1991–2000 angivit att bl.a. sådana väg- eller kollektivtrafikinvesteringar som medför en trafikavlastning av centrala tätortsområden bör prioriteras.

Utskottet delar också den i motionerna T327 (s) och T410 (fp) uttalade uppfattningen att det av trafiksäkerhetsskäl är angeläget att bygga bort "flaskhalsar" i vägnätet och förutsätter att behovet av åtgärder i det syftet beaktas inom ramen för vägplaneringen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandena delvis tillgodosett, varför ett bifall till desamma avstyrks.

I motion T40 (c) begärs ett *program för modernisering* och uppgradering av *vägnätet*. Vägar som inte inom överskådlig tid kan bli föremål för nybyggnad bör — framhåller motionärerna — på vissa sträckor ha stignings- och omkörningsfiler så att en säker omkörning av långsam trafik kan åstadkommas. Säkerhet och framkomlighet kan också förbättras genom att dubbla filer anläggs vid korsningar. Programmet bör — betonar motionärerna — ha genomförts på riksvägarna till år 2000.

Utskottet förutsätter att även åtgärder av nu nämnt slag behandlas inom ramen för vägplaneringen. Något sådant program som begärs i motionen synes sålunda inte erforderligt, varför yrkandet härom avstyrks.

Enligt motion T312 (fp) bör staten ta initiativ i syfte att underlätta *finansiering av kringfartsleder* i storstadsregionerna.

Utskottet erinrar om att 1988 års trafikpolitiska beslut innebar att möjligheter skapades — genom en ändring i väglagen — att med avgifter helt eller delvis finansiera sådana vägbyggnadsobjekt som inte inom rimlig tid kan finansieras över statsbudgeten (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU 20, rskr. 297). Samtidigt konstaterades att det i Sverige endast finns ett fåtal vägar med så mycket trafik att en heltäckande finansiering av ett vägbygge med avgifter skulle vara möjlig. En finansiering av vägbyggnadsobjekt med avgifter kan därutöver bli aktuell — framhölls det i beslutet — främst vid byggande av större broar och tunnlar som en del av de högratifierade vägarna eller i storstadsområdena. Med hänvisning till det anförda och till det fortsatta utredningsarbetet om finansieringsformer för investeringar i trafikens infrastruktur finner utskottet syftet med motionsyrkandet tillgodosett, varför ett bifall till detsamma avstyrks.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom vägverket — som ett led i riksvägsplaneringen — ett utredningsarbete i syfte att klarlägga behovet av ett antal *interregionala vägförbindelser*. I avvaktan på resultatet av detta arbete och med hänvisning till den ordning som gäller för planeringen av riksvägar avstyrker utskottet följande motionsyrkanden.

Motion T301 (fp) om vikten av att åstadkomma *en inlandsväg mellan Göteborg och Karesuando*.

Motion T310 (fp) med önskemål om sträckning av *en inlandsväg öster om Väneren*.

Motion T321 (c, m, fp, vpk) med önskemål, såvitt nu är i fråga, att *riksvägarna 50 och 60* byggs ut som delar av en planerad inlandsväg.

Motion T223 (fp) yrkande 1, såvitt nu är i fråga, samt motionerna A65 (m) yrkande 1, A67 (s) och A90 (m) yrkande 1 om vikten av ett genomförande av *den s.k. Bergslagsdiagonalen*. Härmed avses enligt motionärerna en planerad ny riksväg mellan Norrlandskusten via Falun/Borlänge och Örebro.

Motion T340 (c) med önskemål om att *Dackeleden* kommer till stånd som genomfartsled Växjö—Målilla—Linköping senast år 1995.

Motion T306 (c) med önskemål om en snabb upprustning av vägförbindelsen Norrköping—Västerås—Gävle, *den s.k. Råta linjen*.

I motion T223 (fp) framhålls, såvitt nu är i fråga, att Bergslagsdiagonalen bör ingå i ett utvidgat *stamvägnät*.

I motion T231 (fp) framhålls att vägarna E79 och riksväg 88 bör ingå i ett *stamvägnät*.

I motion T309 (s) framhålls att riksväg 50 Ödeshög—Vadstena—Motala—Örebro—Bergslagen bör tillhöra *stamvägnätet*.

I motion T321 (c, m, fp, vpk) framhålls, såvitt nu är i fråga, att riksvägarna 50 och 60 bör intas i *stamvägnätet*.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden erinra om att det allmänna vägnätet är indelat i riksvägar och länsvägar. Klassificeringen baserar sig på vilken funktion vägen fyller för samfärdseln. Begreppen "stamvägar" eller "stomvägar" finns inte i väglagstiftningen. Utskottet anser för sin del att nuvarande indelning av det allmänna vägnätet är till fyllest och avstyrker därmed ifrågasättande motionsyrkanden.

Utskottet övergår nu till att behandla det stora antal motionsyrkanden i olika vägfrågor som i huvudsak endast rör ett län. Yrkandena är, som nämnts, genomgående av tre olika slag. Det vanligast förekommande innebär krav på att ett visst eller vissa vägobjekt snarast möjligt skall komma till stånd. Vanligt är också krav på att ett visst län skall tillföras ökade medel för drift av vägar. Frågor av de två sistnämnda slagen omfattas i många fall av ett och samma yrkande. Den ökade medelstilldelningen avses vanligen komma till stånd genom en omfördelning länen emellan. I några fall begärs emellertid en specialdestinerad medelsanvisning till förmån för ett visst län. Till stöd för yrkandena, av samtliga kategorier, åberopas marknadsmässiga samt trafik-, miljö- och regionalpolitiska överväganden.

Utskottet avstyrker samtliga dessa motionsyrkanden av följande skäl.

Utskottet har i det föregående — under avsnittet 4 Investeringsplanering — utförligt redogjort för de grundläggande bestämmelserna om vägplaneringsprocessen. Den innebär att det ankommer på de centrala, regionala och lokala vägmyndigheterna att pröva frågorna om utredning, projektering och planering samt prioritering m.m. av vägutbyggnaderna. Som utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det ett — inte minst från planeringssynpunkt — komplicerat och tidskrävande förfarande som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning. De stora kostnaderna för vägbyggandet och den begränsade medelstilldelningen nödvändiggör noggranna avvägningar mellan olika projekt och mellan alternativa lösningar med avseende på arbetenas utförande m.m. Behov av samordning med andra planeringssektorer och intressen har därvid medfört ökade krav på vägplaneringens inordnande i den totala samhällsplaneringen. Vad gäller länsstyrelserna har de ett avgörande inflytande på vägfrågorna, dels genom sitt allmänna planerings- och beslutsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och för natur- och miljövårdsområdena samt dels också genom de befogenheter som väglagstiftningen ger dem. Under alla skeden av vägplaneringen förekom-

mer med kommuner och andra berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande, som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen.

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

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

Det är enligt utskottets mening av stor vikt att vägbyggnadsprojekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt.

Frågor som gäller insatser och fördelning av medel för drift av vägar avgörs även de genom en decentraliserad beslutsprocess som innefattar en dialog mellan vägverkets huvudkontor och de regionala vägmyndigheterna och som resulterar i femårsplaner, underkastade en revision vart tredje år.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet det klart olämpligt att riksdagen — såsom motionärerna förutsätter — tar ställning till de frågor om *vägväsendet i olika län* som nu aktuella motioner avser.

De motionsyrkanden som utskottet sålunda avstyrker gäller följande län.

Stockholms län

Motion T209 (s) om en utbyggnad av infrastrukturen i södra delen av Mälardalen i den del motionen avser vissa väg- och broprojekt. Motionerna T219 (m) yrkande 1 och T317 (m) enligt vilka Stockholms län bör tilldelas sin rättmätiga andel av väganslagen. Motion T229 (fp, c, vpk) om utbyggnad av kommunikationerna i Södertäljeregionen i den del motionen avser vissa väg- och broprojekt. Motion T247 (s) yrkande 3 om att de statliga väganslagen till Stockholmsregionen skall anpassas till behovet av kringfartsleder. Motion T256 (fp) yrkande 2 i den del yrkandet avser ökade väganslag för Stockholms län och upprustning av vissa vägvägsnitt och yrkande 3 med önskemål att

Österleden snarast bör byggas. Motion A101 (fp) yrkande 1 om en ändrad fördelningsmodell för väganlagen så att Stockholms län får en ökad andel av dessa.

Södermanlands län

Motion T315 (s) om prioritering av E3 och E4 genom Södermanland, nya och förbättrade förbifarter och upprustning av riksvägarna 52, 53 och 57.

Östergötlands län

Motion T332 (fp) yrkande 1 om upprustning av länsvägnätet, yrkande 2 om en tvärförbindelse Kinda—Åtvidaberg—Valdemarsvik, yrkande 3 om upprustning av riksväg 50 mellan Örebro och Norrköping och yrkande 4 om byggande av en förbifart vid Söderköping.

Jönköpings län

Motion T326 (s) om byggande av en förbifart på E4 genom Vaggeryd. Motion T333 (s) om byggande av förbifarter på riksväg 26 genom Gislaved och Smålandsstenar.

Kronobergs län

Motion T244 (fp) om upprustning av E4 och riksväg 23.

Kalmar län

Motion T302 (c) yrkande 1 om statens ansvar för att leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar och yrkande 2 om behovet av ytterligare 300 milj. kr. i särskilda väganlag för upprustning av riks- och länsvägar och enskilda vägar i länet. Motion T328 (s) om behovet av upprustning av vägarna i Kalmar län.

Gotlands län

Motion T31 (c) om förstärkning och beläggning av vägnätet.

Blekinge län

Motion A117 (c) yrkande 5 om behovet av ett resurstillskott om 300 milj. kr. till vägarna i sydöstra Sverige.

Kristianstads och Malmöhus län

Motionerna T203 (m) yrkande 2 och T207 (m) yrkande 3 om en omfördelning av väganlagen till förmån för Skånelänen. Motion T243 (c) yrkande 1 om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne i den del yrkandet avser ökade medel för vägunderhåll m.m. Motion T253 (m, fp) yrkande 2 om upprustning av kommunikationerna i södra Sverige i den del yrkandet avser förbätt-

ringar av E66 mellan Malmö och Kalmar genom Blekinge. Motion A52 (s) yrkande 3 i den del yrkandet gäller förbättringar av E66 och riksväg 23.

Hallands län

Motion T245 (fp) yrkande 2 om utbyggnad av E6 till motorvägsstandard där så ännu inte skett. Motion T254 (c) om kommunikationerna i Hallands län i den del motionen avser krav på ökade väganslag.

Göteborgs och Bohus län

Motion T312 (fp) yrkande 1 om utbyggnad av E6 till motorväg där så ännu inte skett och yrkande 2 om upprustning och nybyggnad riks- och länsvägnätet.

Älvsborgs län

Motion T30 yrkande 1 om ökade väganslag. Motionerna T304 (c), T337 (fp) och T346 (m) yrkande 1 om färdigställande av länsväg 181. Motion T308 (m) om upprustning av vägnätet. Motion T316 (c) yrkande 1 om ökade anslag för byggande och underhåll av mindre vägar och yrkande 2 om att byggandet av riksväg 41 bör fullföljas. Motion T327 (s) yrkande 2 om ökade resurser till förbättringar av grusvägnätet. Motion T329 (fp) om vikten av en annan fördelning av medel för upprustning och vidmakthållande av det sekundära vägnätet. Motion T344 (fp) yrkande 2 om en annan fördelning av anslagen till upprustning och underhåll av grusvägar.

Skaraborgs län

Motion T324 (c) yrkande 1 om beläggning av länets samtliga grusvägar.

Värmlands län

Motion T213 (m) om vägar och kommunikationer i den del motionen avser nödvändigheten av att länsstyrelsens nyligen framlagda flerårsplaner för vägbyggandet kan genomföras m.m. Motionerna T224 (c) yrkande 1, T237 (s) yrkandena 7 och 8 och T319 (c, m, fp) yrkande 1 om behovet av ökade väganslag. Motion A61 (vpk) yrkande 1 om särskilda medel för vägnätet.

Örebro län

Motion T223 (fp) yrkande 2 om att riksvägarna 50 och 60 skall ingå i Bergslagsdiagonalen. Motion T303 (s) om behovet av upprustning av vägarna 49 och 195. Motion T307 (s) om genomförande av vägobjekt på E18 mellan den värmländska länsgränsen och Karlskoga. Motionerna T322 (s) och T330 (c,vpk) om fullföljande av upprustningen av länsväg 709 Loka—Kedjeåsen.

Motion T236 (s) yrkande 4 om behovet av väginvesteringar. Motion T352 (m) yrkande 1 om utbyggnad av E3/E18 till motorväg och ökade anslag för upprustning av vägnätet och yrkande 2 om upprustning av riksväg 68.

Kopparbergs län

Motion T210 (s) yrkande 1 om medel för upprustning av riksväg 68. Motion T318 (fp) om utbyggnad av riksväg 60 genom Ludvika. Motion A65 (m) yrkande 2 om upprustning och ombyggnad av riksvägarna 68 och 71 samt länsvägarna 297 och 1053.

Gävleborgs län

Motion T226 (s) om väsentligt ökade ramar för infrastrukturella investeringar i den del motionen avser upprustning och ombyggnad av vissa vägar.

Västernorrlands län

Motionerna T235 (mp) yrkande 4 och T313 (fp) yrkande 1 om behovet av förbättrade vägar. Motionerna T313 (fp) yrkande 2, T323 (s) yrkande 2, T341 (m) och T351 (c) yrkande 2 om ändrade grunder för fördelning av vägenslag. Motion T323 (s) yrkande 1 om behovet av upprustning av länsvägnätet. Motion T343 (fp) om ändrad sträckning av E4 och E75 genom Sundsvalls centrum. Motion T351 (c) yrkande 1 om ett vägpaket för länet i syfte att nå en vägstandard jämförbar med övriga landet. Motion A69 (fp) yrkande 7 om upprustning av länsvägarna.

Jämtlands län

Motion T230 (s) yrkande 1 om behovet av insatser för väginvesteringar och vägunderhåll. Motion T347 (c) yrkande 1 om ett extra anslag om 100 milj. kr. för nästa budgetår för underhåll och upprustning av vägnätet.

Västerbottens län

Motion T231 (fp) yrkande 2 om behovet av att införa en ny beräkningsmodell så att länet skall få erforderliga medel för ökad bärighet, underhåll och beläggningar för vägarna och för brobyggande, yrkande 3 om en omfördelning av anslaget till länsvägarna och yrkande 5 om ett särskilt åtgärdsprogram för förbättringar av grusvägarna. Motion T305 (c) om anslag på 100 milj. kr. utöver nu gällande ramar för beläggning av grusvägar.

Motion A68 (c) yrkande 5 om ett tioårigt program för upprustning, förstärkning och beläggning av länsvägnätet och yrkande 6 om behovet av 200 milj. kr. för upprustning av vägnätet.

5.6.2 Kollektivtrafikanläggningar

I motion T334 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar om ett statligt anslag på 40 milj. kr. till utbyggnaden av en *spårvägsbanvall i Norrköping*.

Den sålunda aktualiserade frågan bör enligt utskottets mening behandlas inom ramen för den decentraliserade planeringsprocess som numera, till följd av 1988 års trafikpolitiska beslut, gäller inte bara för väginvesteringar utan också för bl.a. sådana kollektivtrafikanläggningar som motionen avser. Som utskottet tidigare framhållit har den utvidgade decentraliseringen i fråga om planeringen av infrastrukturinvesteringar avsevärt förbättrat förutsättningarna för att infrastrukturen i länen skall kunna utvecklas efter de lokala och regionala behoven. Utskottet är inte berett att förorda någon ändring i denna ordning och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

I motion T928 (fp) uttalas önskemål om högre statsbidrag än med 50 % till *investeringar i spårbunden trafik i Göteborg*.

Även denna fråga bör enligt utskottets mening behandlas inom ramen för den ordning som gäller för planering av länstrafikanläggningar. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

5.7 Övriga vägfrågor

I motion T231 (fp) framhålls att *beredskapsanslagen* tidigare i stor utsträckning kunde användas till förbättringar och upprustning av vägnätet och att de nu åter bör användas för sådana ändamål, varvid anslagen i ökad utsträckning bör komma Västerbotten till del.

I nuvarande sysselsättningsläge synes något behov av beredskapsarbeten för vägändamål inte föreligga. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Frågor om *användning av dubbdäck* behandlas i tre motioner. Föreskrifter härom utfärdas av trafiksäkerhetsverket. Föreskrifter om förbud mot dubbdäck på tunga fordon, dvs. fordon med en totalvikt över 3,5 ton, avses träda i kraft den 1 november 1990. För övriga fordon gäller sedan den 1 oktober 1988 förbud mot användning av dubbdäck under tiden första måndagen efter påsk—31 oktober, såvida inte under denna tid vinterväglag som motiverar sådan användning råder eller kan förutses. Tidigare gällde att det var tillåtet att använda dubbdäck under perioden 1 oktober—30 april.

I motion T338 (c) framhålls att användning av dubbdäck skall tillåtas enligt tidigare gällande regler.

I motion T335 (s) framhålls att användning av dubbdäck generellt bör tillåtas i de två nordligaste länen även före den 1 november.

I motion T339 (m) framhålls att begränsningar av eller förbud mot användning av dubbdäck bör övervägas och att, under en övergångstid, en upplysningskampanj bör drivas om möjligheten att övergå till dubbfria vinterdäck.

Enligt vad utskottet erfarit har regeringen uppdragit åt trafiksäkerhetsverket och vägverket att i samordning med övriga nordiska länder utreda möjligheterna att kraftigt reducera dubbdäckens beläggningsslitage. Utredningen skall också bl.a. omfatta förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa ett förbud mot dubbdäcksanvändning för fordon på hela eller delar av vägnätet. I avvaktan på resultatet av utredningen avstyrker utskottet motionsyrkandena. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att redovisa sitt ställningstagande för riksdagen.

I motion T336 (fp) framhålls att *dränasfalt* i ökad utsträckning bör användas som slitlager på starkt trafikerade vägar.

Dränasfalt har enligt vad utskottet erfarit bl.a. den fördelen att den reducerar bullret från däck och körbana. Den används därför på vägavsnitt där en bullerminskning bedöms särskilt angelägen. Nackdelen är dålig hållbarhet; livslängden för en dränasfaltbeläggning är endast omkring hälften av den som gäller för en konventionell asfaltbeläggning. Användning av dränasfalt utgör därmed en prioriteringsfråga. Arbetet pågår emellertid i samverkan mellan de nordiska vägmyndigheterna i syfte att söka få fram slitstarkare dränasfaltbeläggningar. Om det arbetet leder till avsett resultat torde förutsättningarna att tillgodose motionärens önskemål avsevärt förbättras. Med det sagda avstyrker utskottet motionen.

I motion T424 (m) framhålls att *separering av trafik* på olika sätt har stor effekt på säkerheten och bör ske i så stor utsträckning som möjligt. Det kan gälla — säger motionärerna — särskilda cykel- och gångleder, korsningsfria vägar och överfarter över vägar samt förbi- och kringfartsleder.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och hänvisar till gällande ordning för planering av investeringar av ifrågavarande slag. Något riksdagens uttalande synes därför inte påkallat, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T531 (m) begärs åtgärder för att minska antalet *bildödade renar i Norrbottens län*.

Enligt vad utskottet erfarit är trafiksäkerhetsverkets samordningsgrupp för Norrbottens län starkt engagerad i det av motionären aktualiserade problemet. En broschyr med titeln *Ren* upplysning har tagits fram med information för bilisterna om samernas speciella problem, om vilka vägar som går genom betesområden, om renflyttningar samt om bevakning av renhjordar m.m. Samerna förser också sina renar med halsband utförda i ett ljusreflekterande material. Vidare kan samerna själva — utan myndighetsmedverkan — sätta upp varningsskyltar på tillfälligt särskilt riskfyllda vägavsnitt. Utskottet delar motionärens uppfattning att det är mycket angeläget att komma till rätta

med problemet och finner för sin del samordningsgruppens insatser och fortsatta engagemang i frågan väl ägnade att tillgodose det önskemålet. Någon riksdagens åtgärd torde sålunda inte vara erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

JÄRNVÄGSTRAFIK

6 Järnvägar

6.1 Indelning av bannätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar

Krav på förändringar i bannätets uppdelning i stomjärnvägar och länsjärnvägar tas upp i följande motioner.

I motion T225 (c) yrkas att *Bohusbanan* förs till stomjärnvägsnätet.

I motion T228 (mp) yrkas att regeringen beslutar behålla *bandelarna Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle* i stomnätet.

I motion T235 (mp) yrkas att *bandelen Sundsvall—Långsele* åter förs till stomnätet.

I motion T535 (s) och A75 (fp) framhålls att *järnvägen till och från Hargshamn* bör införas i stomnätet.

I motion A13 (mp) yrkas att *Blekinge kustbana* att banan skall förbli stomjärnväg.

Utskottet vill med anledning av motionerna erinra om att 1988 års trafikpolitiska beslut innebar att järnvägsnätet — med undantag av malmbanan och inlandsbanan — delades upp i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Vid avgränsningen av stomnätet valdes i första hand bandelar som hade en viktig betydelse för den långväga person- och godstrafiken. För att få en rimlig geografisk täckning av landet fördes till detta nät även vissa banor av regionalpolitisk betydelse som hade mindre trafik. I stomnätet ingår dessutom ett antal sammanbindande godsbanor. Till länsjärnvägarna fördes dels banor som hade dominerande lokal och regional trafik och i de flesta fall även godstrafik, dels ett 50-tal banor där enbart godstrafik förekom. Till denna grupp hänfördes även de banor där inte längre någon trafik upprätthålls.

Vad gäller Bohusbanan är trafiken enligt utskottets mening i huvudsak av lokal och regional karaktär. Utskottet erinrar vidare om att det ankommer på banverket att i sin löpande verksamhet successivt följa upp den beslutade avgränsningen efter samråd med berörda intressenter. Med utbyggnader av nya länkar i järnvägssystemet och ändrad trafikmönster kan banornas karaktär förändras över tiden vilket kan aktualisera omklassificeringar. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion T225 (c) i denna del.

Av samma skäl avstyrks även yrkandet i motion T235 (mp) om att nu föra bandelen Sundsvall—Långsele till stomnätet.

Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motion T228 (mp) om att föra Västerdalsbanan till nätet för stomjärnvägar. Utskottet anser att trafiken på banan främst är av lokal och regional karaktär. Vidare avstyrks yrkandet i denna motion att riksdagen skall uttala att vissa banor skall kvarstå i stomnätet.

Beträffande motionerna T535 (s) och A75 (fp) om järnvägen till och från Hargshamn konstaterar utskottet att banan i och med öppnandet av färjeförbindelsen till Finland fått en viss betydelse också för den nordiska trafiken. Utskottet vill dock erinra om att till gruppen länsjärnvägar hör sedan tidigare även andra banor som utgör länkar för det internationella trafikutbytet. Det finns alltså inte något krav att endast stomnätsbanor kan ha internationell järnvägstrafik. Enligt utskottets mening har vidare banan mellan Örbyhus och Hargshamn för närvarande inte den betydelse att den kan betraktas som en viktig sammanbindningsbana för godstrafiken. Det bör vara en uppgift för banverket i sin uppföljning av bannätsindelningen att närmare studera trafikutvecklingen. Motionerna om att föra banan till stomnätet avstyrks därför i denna del av utskottet.

Vad gäller Blekinge kustbana konstaterar utskottet att regeringen genom beslut den 18 januari 1990 föreskrivit att banan från och med den 1 juli 1990 skall vara länsjärnväg. Trafikhuvudmannen avser enligt vad utskottet erfarit att överta trafikeringsansvaret och upprätthålla fortsatt tågtrafik på banan. Skulle banan bibehållits som stombana hade däremot inte någon tågtrafik varit möjlig att upprätthålla enligt den tågtrafikupphandling som nyligen genomförts och de affärsmässiga krav SJ har för att driva tågtrafik. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion A13 (mp) i denna del.

I motion T225 (c) yrkas vidare att *omklassificeringar av järnvägssträckor* skall få ske endast genom riksdagsbeslut.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut är det regeringen som fattar beslut om stomnäts avgränsning. Banverket har vidare en uppgift att löpande se över bannätsindelningen och till regeringen lämna förslag om eventuella omklassificeringar med hänsyn till förändringar i trafikmönstret, bannätets utveckling m.m. Utskottet, som inte ändrat uppfattning i frågan, avstyrker motionsyrkandet.

6.2 Anslag till banverket

Anslaget D 1. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar

Från anslaget finansieras banverkets kostnader för drift och vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet. Enligt propositionen om vissa näringspolitiska frågor finns det ett betydande behov av underhållsåtgärder inom järnvägsområdet, delvis till följd av inträffade eftersläpningar inom järnvägsområdet. Kommunikationsministern föreslår att 2 784 milj. kr. anvisas för nästa budgetår och att en kostnadsram på

2 895 milj. kr. fastställs för kalenderåret 1991. Vidare föreslår kommunikationsministern att en ram fastställs för banverkets upplåning i riksgäldskontoret år 1991 på 1 700 milj. kr.

I motionerna T32 (mp) och T42 (vpk) föreslås att riksdagen under detta anslag anvisar 3 500 milj. kr. resp. 4 000 milj. kr.

Utskottet tillstyrker den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks i denna del. Vidare tillstyrker utskottet den föreslagna kostnadsramen för investeringarna och upplåningsramen i riksgäldskontoret för banverket under kalenderåret 1991.

Anslaget D 2. Nyinvesteringar i stomjärnvägar

Kommunikationsministern föreslår att 864 milj. kr. anvisas för nästa budgetår under anslaget Nyinvesteringar i stomjärnvägar. Vidare föreslås att riksdagen godkänner att medel kan föras mellan anslagen D 1 och D 2 då detta främjar ett effektivt resursutnyttjande.

I motionerna T32 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) yrkas att riksdagen för nästa budgetår anvisar 2 500 milj. kr. I motionerna T42 (vpk) och T45 (m) yrkas att riksdagen anvisar 3 000 milj. kr. resp. 1 350 milj. kr. för nästa budgetår.

Utskottet anser att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 1 200 milj. kr. Detta belopp motsvarar den av banverket begärda medelsanvisningen. Utskottets förslag innebär att ökat utrymme skapas för nysatsningar inom järnvägssektorn och för insatser för att höja trafiksäkerheten. Det ankommer dock på banverket att avgöra hur medlen skall användas. Utskottets ställningstagande innebär att samtliga nu behandlade motionsyrkanden delvis blir tillgodosedda.

Vad gäller regeringens förslag om *medelsöverföring mellan anslagen D 1 och D 2* har utskottet ingen erinran.

För att ge banverket tid att planera sitt arbete bör enligt utskottets mening riksdagen redan nu ange vilken *medelsanvisning verket kan påräkna budgetåret 1991/92*. Utskottet anser att medelsanvisningen detta budgetår bör uppgå till 1 500 milj. kr. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Anslaget D 3. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader

Från anslaget finansieras dels banverkets kapitalkostnader för lån för de s.k. SL-investeringarna i Stockholmsområdet i enlighet med 1983 års överenskommelse mellan Stockholms läns landsting (SLL), SJ och staten, dels avskrivningskostnaden för banverkets eldriftsanläggningar.

Kommunikationsministern föreslår att riksdagen anvisar 189 milj. kr. under anslaget för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen.

I motion T32 (mp) framhålls att *Grödingebanan* borde getts en sträckning längs den nuvarande stambanan till Södertälje i stället för att gå över Grödinge och Lidaområdet.

Utskottet konstaterar att avtal om bansträckningen över Grödinge till Södertälje Syd har träffats mellan staten, banverket, SJ och SLL samt berörda kommuner. Expropriationsförfarande och även byggnation pågår vidare nu på vissa etapper enligt den överenskomna bansträckningen. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionen i denna del.

Anslaget D 4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (västkustbanan)

Från anslaget betalades tidigare utbyggnaden av dubbelspår på västkustbanan i enlighet med den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning. I enlighet med vad riksdagen uttalade med anledning av 1989 års budgetproposition bekostas från anslaget en tredjedel av kostnaden för utbyggnaden av dubbelspår mellan Göteborg och Kungälv under förutsättning att banverket och berörda lokala och regionala intressenter svarar för vardera en tredjedel av kostnaderna.

Kommunikationsministern meddelar i propositionen att banverket nu träffat en överenskommelse med olika intressenter beträffande kostnadsfördelningen för dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg och Kungälv till en sammanlagd kostnad av 400 milj. kr. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att 68 milj. kr. anvisas som statens andel för utbyggnaden utöver vad som banverket med egna investeringsmedel finansierar.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen.

Anslaget D 5. Järnvägsinspektionen

I budgetpropositionen (prop. 1989/90:100, bil. 5) föreslås att riksdagen anvisar 11 052 000 kr. för nästa budgetår samt godkänner en kostnadsram på 11 374 000 kr. för kalenderåret 1991.

Utskottet tillstyrker såväl den föreslagna medelsanvisningen som den föreslagna kostnadsramen.

Anslaget D 6. Banverket: Försvarsuppgifter

Från anslaget betalas vissa kostnader inom järnvägssektorn för uppgifter inom den civila delen av totalförsvaret.

Kommunikationsministern föreslår i budgetpropositionen att riksdagen för nästa budgetår anvisar 37,6 milj. kr. för ändamålet.

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Samhällsekonomisk investeringsplanering

I en rad motioner förekommer krav på upprustning och utbyggnad av skilda bandelar. Innan dessa yrkanden behandlas vill utskottet erinra om de principer för en samhällsekonomisk investeringsplanering som riksdagen lade fast i samband med det trafikpolitiska beslutet år 1988.

Enligt detta beslut skall investeringar i järnvägens infrastruktur genomföras efter det att en allsidig samhällsekonomisk prövning gjorts av varje objekt. Även investeringsplaneringen för länsjärnvägar skall ske på samhällsekonomiska grunder.

En huvuduppgift för banverket är att ta fram en investeringsplan för hela bannätet där olika projekt värderas och prioriteras. Med utgångspunkt i denna plan är det möjligt för SJ och andra intressenter, t.ex. trafikhuvudmännen, att med egna medel bekosta tidigareläggning av angelägna investeringsobjekt.

Investeringar på stomnätet beslutas av banverket enligt de ramar och riktlinjer som riksdag och regering anger. I planeringen skall, förutom med SJ, regelmässigt samråd ske med olika lokala och regionala intressenter, t.ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän.

När det gäller investeringsplaneringen på länsjärnvägarna skall avvägningen mellan väg- och järnvägsutbyggnader ske på länsplanet där kunskapen om investeringsbehoven finns. Banverkets långsiktiga investeringsplanering skall ske enligt tioåriga planperioder som revideras efter samma tidsintervaller som gäller för vägplaneringen.

Banverket arbetar för närvarande med en tioårsplan för perioden 1991–2000. Denna plan skall inlämnas till regeringen senast den 1 januari 1991.

Vid sidan av tioårsplanen arbetar banverket med en treårsplan för perioden 1991–1993 som kommer att ingå i den anslagsframställning som skall lämnas till regeringen senast den 1 september 1990.

Utskottet anser för sin del det väsentligt att grunderna för den av riksdagen beslutade investeringsplaneringen ligger fast. Banverket skall således besluta om investeringar på stomnätet efter det att en samhällsekonomisk bedömning av aktuella objekt gjorts. Denna bedömning redovisas i en av verket upprättad investeringsplan. Andra intressenters villighet att delta i finansieringen av olika objekt kan påverka banverkets bedömning av när investeringarna skall genomföras. Beslut om investeringar på länsjärnvägarna fattas av länsstyrelserna.

I motionerna T252 (mp) och T532 (mp) framhålls beträffande *statens ansvar för bannätet* att banverket skall bekosta såväl underhåll som reinvesteringar på alla offentligt ägda järnvägar och att dessa kostnader inte skall övervältras på län, landsting och kommuner.

Utskottet konstaterar att banverket – inom ramen för tillgängliga medel – har ansvaret för att statens spåranläggningar hålls i ett betryggande skick för aktuell trafik. Detta sker genom drift och underhåll samt genom att förslitna anläggningar byts ut genom reinvesteringar när standarden inte längre kan upprätthållas med god ekonomi

genom underhåll. Som utgångspunkt för banverkets verksamhet gäller ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt. Detta innebär bl.a. att olika intressenter kan ge ekonomiska bidrag för att få en högre banstandard än vad som annars vore möjligt eller tidigarelägga tidpunkten för upprustningen. Vidare gäller att ansvaret måste tillgodoses inom de anslagsramar som staten meddelat.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna i berörda delar.

I motionerna T532 (mp) och A106 (mp) behandlas *den allmänna investeringsplaneringen*. Enligt motionärerna bör en rad utbyggnadsprojekt genomföras under 1990-talet på järnvägsområdet. I motion T537 (s) framhålls att ökade satsningar bör göras på järnvägen med hänsyn till nyttan för samhället och miljön.

Med den planeringsram och medelsberäkning som utskottet tidigare förordat har förutsatts att angelägna nysatsningar skall vara möjliga på järnvägsområdet. Utskottet bedömer vidare att med det planerade särskilda engångsanslaget för infrastrukturåtgärder och genom införande av nya finansieringsformer bör en klar investeringsökning kunna ske inom järnvägsområdet.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena i denna del inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion A111 (c) framhålls att SJ och banverket med sina begränsade resurser inte kan göra de totalbedömningar som är nödvändiga från bl.a. arbetsmarknads-, miljö- och industrisynpunkt. Mot denna bakgrund föreslås att *en parlamentarisk utredning* tillsätts som får i uppdrag att utreda det framtida järnvägsnätet.

Med hänvisning till vad som ovan anförts om investeringsplaneringens samhällsekonomiska inriktning och prioritering mellan olika projekt där en rad olika intressenter medverkar i planeringsprocessen avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T541 (fp) framhålls att *plankorsningar mellan väg och järnväg* är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem. Det är därför angeläget att insatser snabbt görs för att förbättra säkerheten. Byggande av planfria korsningar måste därvid enligt motionen prioriteras starkare. Detta gäller t.ex. korsningen i Vretstorp på stombanan mellan Göteborg och Stockholm.

Utskottet konstaterar att kollisioner vid vägkorsningar är den klart största olycksposten som berör järnvägstrafiken. Det är därför angeläget att säkerheten förbättras. Inom banverket pågår ett fortlöpande arbete med att förbättra säkerheten vid vägkorsningar. Enligt banverket är det grundläggande kravet vid investeringsplaneringen för stombanorna att inga nya plankorsningar anläggs och att befintliga plankorsningar slopas eller på sikt byggs om till planskilda. Årligen slopas 250–300 helt oskyddade korsningar. Banverket avser enligt sin anslagsframställning att lägga större vikt i framtiden vid prioriteringen av

insatser för att förbättra vägskyddet. Med den medelsberäkning som utskottet tidigare förordat bör också utrymme finnas för en angelägen ambitionshöjning.

Med hänvisning till det anförda följer att motionen inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida varför den avstyrks.

Arlandabanan

Frågan om Arlandabanans utbyggnad och integrering i trafiksystemet tas upp i fyra motioner.

I motionerna T209 (s) och T229 (fp,c,vpk) framhålls angelägenheten av att järnvägen till Arlanda utgår från Södertälje.

I motion T246 (c) framhålls att det är viktigt att alla delar av Stockholms län får goda förbindelser med Arlanda. Detta skulle enligt motionen underlättas avsevärt om Arlanda fick en järnvägsförbindelse.

I motion T40 (c) framhålls vikten av att arbetet med Arlandabanan snarast kan inledas.

Utskottet konstaterar att av banverkets anslagsframställning framgår att infrastrukturkostnaden för en spåranslutning mellan Stockholms Central och Arlanda kan beräknas till ca 3 000 milj. kr. Till detta kommer stationsanläggningar vid Stockholm Nord samt vid Arlanda flygplats. En förprojektering pågår i syfte att ge underlag för slutligt ställningstagande till projektet. Regeringen har vidare genom beslut den 2 november 1989 uppdragit åt banverket att skyndsamt utarbeta ett förslag till finansiering av Arlandabanan.

Utskottet uttalade i samband med det trafikpolitiska beslutet år 1988 att Arlandabanan är ett av de projekt som förenar kraven på samhälls-ekonomisk betydelse med viktiga miljö- och regionalpolitiska effekter, samtidigt som det bidrar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet. Av intresse därvid är inte bara att skapa ett konkurrenskraftigt transportalternativ till vägtrafiken mellan Stockholms centrum och Arlanda utan även att SJs fjärrtrafik skall kunna anslutas till Arlanda. Grundläggande för den planering som nu pågår är alltså att integrera tågtrafiken med såväl nationell trafik som lokal och regional trafik i regionen.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena om Arlandabanan inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Vissa övriga projekt i Stockholms och Uppsala län

I motion T219 (m) framhålls behovet av att banverket erhåller medel för erforderliga *järnvägsinvesteringar i Stockholmsregionen*. Bland dessa innefattas en utbyggnad med ökad spårkapacitet vid infarterna till Stockholm, Arlandabanan, dubbelspår Älvsjö—Västerhaninge, Mälarbanan och Svealandsbanan.

I motion T256 (fp) yrkas att utbyggnaden av spårnätet för fjärrtåg och pendeltåg fortsätter även efter det att nu påbörjade projekt är

färdiga bl.a. framhålls att för pendeltågstrafiken behövs ytterligare dubbelspår på sträckorna Älvsjö—Västerhaninge och Ulriksdal—Upplands Väsby.

Beslut om planering och inriktning av järnvägsinvesteringar bör fattas på det sätt som utskottet tidigare förordat. Det innebär att riksdagen inte bör uttala sig om prioritetsordningen mellan olika utbyggnadsprojekt.

Som tidigare redovisats har vidare regeringen utsett tre förhandlare, varav en för Stockholmsregionen, med uppgift att lägga fram förslag till kraftigt förbättrade trafiksystem i storstadsområdena. Förslagen skall avse åtgärder som kan genomföras inom en 10-årsperiod samt hur dessa skall finansieras.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T246 (c) framhålls behovet av *fjärrtågsstationer i Stockholmsområdet* som Stockholm-Nord, Stockholm-Syd och Södertälje-Syd.

Enligt vad utskottet erfarit beräknas en ny station vid Flemingsberg kunna tas i bruk under hösten 1990 medan överväganden fortfarande pågår var en fjärrtågsstation Stockholm-Nord bör förläggas. Vad gäller Södertälje-Syd ingår en stationsanläggning för lokaltåg och fjärrtåg i det avtal som den 24 augusti 1988 träffades mellan staten, SJ, banverket samt Stockholms läns landsting och Södertälje kommun om utbyggnaden av järnvägen på sträckan Flemingsberg—Järna.

Utskottet anser att det närmast ankommer på SJ och banverket att besluta i dessa frågor. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motionerna T246 (c) och T626 (c) framhålls vidare att bl.a. behovet av att föra över mer av *transittrafiken till Finland* med järnväg motive- rar en järnvägslinje till Kapellskär över Norrtälje.

Förväntad trafikökning bl.a. från Nynäshamn motiverar enligt motion T246 (c) en *upprustning av Nynäsbanan* och då särskilt bandelen Västerhaninge—Nynäshamn.

I motion T535 (s) yrkas att det i banverkets och vägverkets kommande investeringsplanering tas upp de medel som behövs för att rusta upp *järnvägen till och från Hargshamn*. Enligt motion T626 (c) bör regeringen ta sådana initiativ så att godstrafiken till och från Finland genom Sverige kan överföras till järnväg och järnvägsfärja via Hargshamn.

Järnvägen till såväl Hargshamn (Örbyhus—Hargshamn) som Nynäshamn (Västerhaninge—Nynäshamn) är länsjärnvägar. Det betyder att banverket svarar för underhåll medan resp. länsstyrelse fattar beslut om nyinvesteringar. Vad gäller investeringar i nya järnvägar kan såväl banverket som berörd länsstyrelse aktualisera olika projekt beroende på banans planerade trafikuppgift. Utskottet, som inte finner skäl att frångå gällande beslutsordning, avstyrker därför motionerna i berörda delar.

I ett flertal motioner framhålls att Mälarbanan och Svealandsbanan är angelägna projekt som bör genomföras så snart som möjligt. Det gäller motionerna T34 (fp), T39 (fp), T40 (c), T209 (s), T223 (fp), T229 (fp, c, vpk), T236 (s), T509 (c), T540 (s) T556 (m), A75 (fp) och A90 (m).

I motion T223 (fp) framhålls att Mälarbanan måste utsträckas runt Mälaren/Hjälmaren och att en fortsatt utbyggnad bör ske från Örebro till Karlskoga. Alternativa finansieringsmodeller måste vidare enligt motionärerna till för att banan skall kunna bli klar före sekelskiftet. En fortsatt förlängning av banan mot Karlstad tas upp i motionen T34 (fp).

I motionerna T209 (s) och T229 (fp, c, vpk) framhålls att ökade medel måste till för att i rimlig tid förverkliga en samordnad järnvägsutbyggnad i Mälardalen.

Finansieringen tas även upp i motion T39 (fp) i vilken yrkas att ett antal miljarder kronor ur beslutsramen för järnvägsinvesteringar öronmärks för byggandet av Mälarbanan. Enligt motionärerna bör finansieringen underlättas av de betydande förstärkningar av trafikinvesteringarna som föreslås i motion T38 (fp).

I motion T236 (s) framhålls att en utbyggnad till hög standard bör ske snarast samt att alternativa finansieringslösningar kan bli nödvändiga.

Enligt motion T509 (c) bör en etappvis utbyggnad ske där stäcken Stockholm—Västerås ges högsta prioritet. Olika finansieringslösningar bör kombineras.

I motion T540 (s) framhålls att utbyggnadsprojektet bör fullföljas i sin helhet vilket innebär att såväl Karlskoga som Hallsberg måste innefattas.

I motion T556 (m) framhålls att SJ, berörda kommuner och näringsliv gemensamt bör kunna bidra till förverkligandet med finansiering utanför statsbudgeten. Enligt motionen bör banan ges högsta prioritet.

Utskottet har tidigare framhållit att Mälarbanan och Svealandsbanan är intressanta projekt och att den tätbefolkade Mälarregionen är ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet av SJs persontrafik och minskade restider skulle kunna få betydande effekter i form av ökat tågresa (bet. TU 1987/88:19).

För den s.k. Mälarbanan (norr om Mälaren) föreligger ett omfattande utredningsmaterial av såväl samhällsekonomisk som företagsekonomisk karaktär. Utredningar föreligger även för Svealandsbanan (söder om Mälaren). Banverket har beräknat investeringskostnaden för en samordnad första utbyggnad såväl norr som söder om Mälaren till ca 4,5 miljarder kronor.

Regeringen har vidare den 19 januari 1989 utsett en statlig förhandlingsman för att åstadkomma en lösning av frågan om utbyggnaden av järnvägstrafiken runt Mälaren. Han skall ta initiativ till överläggningar

mellan de olika parterna om en ekonomisk lösning som möjliggör utbyggnad helt eller delvis. Förhandlingsmannen skall också studera etapplösningar samt olika finansieringsalternativ.

Enligt utskottets mening bör resultatet av förhandlingsmannens arbete avvaktas. I enlighet med den beslutsordning som riksdagen lagt fast ankommer det sedan främst på banverket att avgöra frågan om utbyggnad av spåren runt Mälaren.

Av det anförda följer att motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Götalandsbanan

Fyra motioner behandlar särskilt Götalandsbanan med vilket avses en ny järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Göteborg söder om Vättern. I projektet ingår en nybyggd ca 15 mil lång järnväg Borås—Ulricehamn—Jönköping—Tranås.

Enligt motion T40 (c) tillhör Götalandsbanan ett av de angelägna stora utbyggnadsprojekt som bör komma till stånd på järnvägsområdet.

I motion T514 (fp) framhålls behovet av en satsning på projektet och att den utredning som gjorts av K-konsult bör bli föremål för utvärdering och studeras närmare vad gäller bl.a. finansieringsfrågor.

I motion T521 (c) framhålls att Götalandsbanan skulle få en stor betydelse för Sjuhäradsregionen och för förbindelserna till Göteborg och Stockholm varför banan bör byggas under 1990-talet.

I motion T537 (s) framhålls att Götalandsbanan bör ingå i långsiktssplanen för stomjärnvägsnätet avseende tidsperioden 1994—2003.

Utskottet anser att det närmast ankommer på banverket att utifrån samhällsekonomiska bedömningar och efter kontakter med berörda intressenter avgöra behovet av en Götalandsbana. Enligt utskottets mening bör inte riksdagen uttala sig i frågan. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Sydostkustbanan

En ny järnvägssträckning från Norrköping alternativt Linköping längs ostkusten till Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona tas upp i följande motioner.

I motion T523 (c) framhålls att den sydöstra delen av landet under lång tid har brottats med svåra problem. En järnvägsutbyggnad i sydöstra Sverige skulle därför enligt motionärerna ha stor betydelse för att stärka utvecklingen i området, bygga ut handelsutbytet med Östeuropa och skapa ett mindre sårbart järnvägssystem. I motionen yrkas vidare att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att ta fram erforderligt beslutsunderlag för ett avgörande beslut om en sydostkustbana.

I motion T532 (mp) yrkas att en sydlig ostkustbana byggs ut från Norrköping eller Linköping till Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona samt att banan därefter övergår i en utbyggd Blekingekustbana med delvis ny sträckning genom Skåne till Malmö.

Behovet av en sydostkustbana uppmärksammas också i motionerna A13 (mp) och A107 (vpk). I den förstnämnda motionen framhålls att den nya banan bör ges en sträckning från Norrköping.

Utskottet anser att det närmast ankommer på banverket att utifrån samhällsekonomiska bedömningar avgöra behovet av den aktualiserade utbyggnaden. Enligt utskottets mening bör därför inte riksdagen uttala sig i frågan. Motionsyrkandena avstyrks mot denna bakgrund av utskottet.

Bandelen Mjölby—Hallsberg

I motion T510 (s) framhålls att banan Mjölby—Motala—Hallsberg har en viktig interregional betydelse. Motionärerna anser mot denna bakgrund bl.a. att banan bör rätas ut och byggas ut kapacitetsmässigt för att öka järnvägens andel av trafiken. Tågtidtabellen bör därvid enligt motionen ses över för att möjliggöra bättre anslutningar.

I motion T558 (vpk) yrkas att banvallen mellan Mjölby och Hallsberg renoveras och byggs ut med tågmötesplatser.

Utskottet konstaterar att bandelen Mjölby—Hallsberg ingår i stomnätet och därmed i banverkets ansvarsområde för investeringar. Banverkets beslut om investeringar grundas som ovan angetts på samhällsekonomiska analyser där planeringen inför beslut förankras lokalt och regionalt. Vad gäller den aktuella bandelen ingår visst upprustningsarbete i planerna. Tidpunkten för genomförandet beror dock på de medel som riksdagen anvisar till banverket.

Av det anförda följer att motionerna i berörda delar inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagen sida. De avstyrks därför av utskottet.

Bandelar i Kalmar län

Inom Kalmar län finns tre länsjärnvägar med persontrafik, nämligen banorna Nässjö—Oskarshamn, Hultsfred—Linköping och Västervik—Linköping.

I motion T504 (c) yrkas att 150 milj. kr. anvisas för investeringar i och utveckling av dessa järnvägar i Kalmar län.

Även i motion T524 (s) framhålls att länsjärnvägarna i Kalmar län har en eftersatt standard varför en upprustning behövs. Därmed skapas enligt motionärerna bättre förutsättningar för mellersta och norra Kalmar läns utveckling.

Utskottet konstaterar att länstyrelserna genom införandet av den av riksdagen fastlagda beslutsordningen för investeringar har fått ett betydligt ökat inflytande genom att själva bestämma över medelsfördel-

ningen mellan länsjärnvägar, länsvägar och kollektivtrafikåtgärder. Fördelningen av tillgängliga medel under anslaget för länstrafikanläggningar mellan olika län grundas på en samhällsekonomisk prövning.

Utskottet som inte är berett att frånga gällande beslutsordning avstyrker motionerna i denna del.

Blekinge kustbana

Ett flertal motioner påtalar behovet av att kustbanan i Blekinge mellan Karlskrona och Kristianstad rustas upp.

I motion T253 (m,fp) framhålls att kustbanan är av stor betydelse. Det yrkas i motionen mot denna bakgrund att en upprustning av banan genomförs samt att modernt vagnmateriel sätts in.

I motion A52 (s) framhålls behovet av ökade insatser i regionen innebärande bl.a. en upprustning och elektrifiering av kustbanan mellan Kristianstad och Karlskrona.

Enligt motion T507 (m) bör en omklassificering av banan till länsjärnväg inte aktualiseras förrän tillräckliga upprustningsmedel anvisats.

I motionerna T544 (vpk) och A9 (vpk) yrkas att kustbanan rustas upp till den nivå som anges i den s.k. Blekingevisionen samt att 200 milj. kr. anvisas för ändamålet för budgetåret 1990/91. En upprustning av banan efterlyses också i motion A107 (vpk).

I motion T559 (c) framhålls att en satsning bör göras på kustbanan innefattande 20 milj. kr. i driftstöd per år under 15 år, 150 milj. kr. i extra länstrafikanslag, 400 milj. kr. enligt förslag från regionalpolitiska kommittén samt modernt tågmateriel med sovvnagnsförbindelser.

I motion A12 (c) yrkas att särskilt stöd ges för upprustning och utveckling av kustbanan utan koppling till hur ansvaret för trafikeringsen blir löst.

I motion A13 (mp) yrkas att 500 milj. kr. avsätts till ombyggnad och elektrifiering av kustbanan under den närmaste femårsperioden. Vidare begärs i motionen att ytterligare trafik för 30 milj. kr. skall köpas på banan samt att trafikutvecklingen på banan skall samordnas med lokala och regionala intressen.

I motion A117 (c) förordas att ett särskilt anslag anvisas för kustbanans upprustning på totalt 400 milj. kr.

Regeringen har beslutat den 18 januari att kustbanan skall klassificeras som länsjärnväg fr.o.m. den 1 juli 1990. Regeringen har vidare genom beslut den 15 februari 1990 föreskrivit att om berörda huvudmän för kustbanan beslutar om fortsatt tågtrafik skall totalt 150 milj. kr. inrymmas i planerna för länstrafikanläggningar vad gäller Blekinge kustbana. För trafiken avses ett avtal träffas före sommaren 1990 mellan transportrådet och trafikhuvudmannen som innebär att 20 milj. kr. kommer att utbetalas till länet per år fr.o.m. budgetåret 1990/91. Därav följer att någon statlig upphandling av långväga persontrafik inte längre görs på banan.

Med det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkan-
dena om Blekinge kustbana till väsentlig del är tillgodosedda. De bör
därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida varför de
avstyrks av utskottet.

Kust-till-kust-banan (Kalmar/Karlskrona-Göteborg)

I motionerna T504 (c), T514 (fp) och T529 (c) framhålls att kust-
till-kust-banan är en viktig förbindelselänk mellan sydöstra Sverige och
västkusten. Det yrkas mot denna bakgrund i motionerna att banan
rustas upp och förses med modernt tågmateriel samt fler direkta
tågförbindelser.

Utskottet vill med anledning av motionerna om kust-till-kust-banan
erinna om att bansträckningen hör till stomnätet. Det innebär att det
är banverket som, inom de ramar som riksdag och regering anger,
beslutar om underhåll och nyinvesteringar på banan. Banverket skall
därvid samråda med olika lokala och regionala intressenter som läns-
styrelser, kommuner och trafikhuvudmän. Enligt vad utskottet erfarit
har banverket beslutat genomföra en upprustning av banan. Tidsperio-
den för upprustningsarbetet beror på den medelstilldelning som ban-
verket får. Det ankommer vidare på SJ att besluta om vilket vagnmate-
riel som skall användas samt fastställa turlistor.

Enligt utskottets mening är detta en riktig beslutsordning. Riksdagen
bör därför inte ta något initiativ med anledning av motionerna. De
avstyrks i denna del av utskottet.

Vissa bandelar i Skåne

I motion T203 (m) framhålls att tillfredsställande trafik måste upprätt-
hållas mellan Kristianstad och Hässleholm samt att samordningen bör
förstärkas vad gäller biljettsystem och anslutningsmöjligheter.

I motion T207 (m) yrkas att bandelen Malmö—Ystad elektrifieras.
Vidare anføres att en väl fungerande matartrafik krävs till stambanan i
Malmö i samband med införande av snabbtågstrafik.

I motion T243 (c) framhålls att en plan bör upprättas av ansvariga
organ för en utbyggnad av den järnvägsburna kollektivtrafiken i Skåne.

I motion T555 (mp) yrkas att banan mellan Malmö och Simrishamn
återuppbyggs med en ny sträckning till Lund. Vidare framhålls i
motionen att bandelen mellan Hässleholm, Kristianstad och Karlskro-
na bör rustas upp.

I motion A52 (s) framhålls behovet av ökade järnvägssatsningar i
Kristianstads län innefattande en upprustning och elektrifiering av
kustbanan till Karlskrona.

Enligt utskottets mening berör de frågor som tas upp i motionerna i
huvudsak den lokala och regionala järnvägstrafiken i Skåne. Dessa
frågor bör därför i första hand aktualiseras av trafikhuvudmännen i
samråd med SJ och banverket. Länsstyrelserna har vidare numera
genom sitt bestämmande över anslaget för investeringar i länstrafikan-

läggningar möjlighet att själva styra trafikinvesteringarna i länet. Därigenom har det regionala inflytandet över tillgängliga investeringsmedel ökat.

Som tidigare redovisats har regeringen utsett tre förhandlare, varav en för Malmöregionen, med uppgift att lägga fram förslag till kraftigt förbättrade trafiksystem i storstadsområdena. Förslagen skall avse åtgärder som kan genomföras inom en tioårsperiod samt hur dessa skall finansieras.

Utskottet anser, mot bakgrund av vad som ovan angetts, att riksdagen inte bör ta något initiativ med anledning av motionerna. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena.

Västkustbanan

I ett flertal motioner framhålls att västkustbanan är ett angeläget projekt som bör genomföras så snart som möjligt. Det gäller motionerna T32 (mp), A52 (s), T40 (c), T207 (m), T245 (fp), T253 (m, fp), T254 (c), T257 (c), T514 (fp), T522 (s), T526 (c, m, fp, mp), T550 (m), T553 (s) och T555 (mp). I motionerna framhålls att en fortsatt kontinuerlig dubbelspårsutbyggnad är angelägen och bör genomföras snarast. För att påskynda projektets förverkligande förordar vidare vissa motionärer att olika finansieringsformer prövas.

Utskottet anförde i sitt betänkande 1988/90:TU16 att särskilda insatser bör göras för att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på västkusten. Utskottet konstaterade härvid att den låga standarden på huvuddelen av västkustbanan är ett klart hinder mot en effektivisering av järnvägstrafiken inom Norden och med kontinenten.

Till följd av riksdagens beslut har som tidigare nämnts ett avtal träffats mellan banverket och de lokala och regionala intressenterna i Göteborgsområdet om en gemensam finansiering av återstående dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg och Kungsbacka.

Vad gäller en fortsatt spårutbyggnad konstaterar utskottet att västkustbanan intar en strategisk funktion i såväl det inhemska som nordiska järnvägssystemet. Dagens kapacitet på banan innebär som flera motionärer vittnat om besvärande "flaskhalsar" och ger en mindre bra transportkvalitet. Om västkustbanan skall kunna bli en livskraftig transportlänk inför 2000-talet bör den därför ges en väsentligt högre standard med bl.a. dubbelspår som gör att järnvägstrafiken i konkurrens med vägtrafik och flyg kan erbjuda såväl resenärer som godskunder effektiva och konkurrenskraftiga transporter. Enligt banverkets anslagsframställning tillhör också en fortsatt ombyggnad av västkustbanan ett av de mest prioriterade projekten vad gäller nysatsningar på järnvägsområdet.

Med hänvisning till det nu anförda och vad som tidigare anförts om behovet av nya finansieringslösningar avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena.

En förlängning av Bohusbanan till att bli länk i det nordiska järnvägs-systemet tas upp i tre motioner.

I motionerna T40 (c) och T225 (c) yrkas att Bohusbanan förlängs till Norge via en bro över Svinesund.

I motion T506 (s, m, fp, c, vpk, mp) framhålls att genom restidsförkortningen och bättre anpassning till naturliga trafikströmmar uppnår man, genom en utbyggnad av Bohusbanan till Norge, fördelar för fjärtrafiken samtidigt som helt nya utvecklingsmöjligheter skapas för regional tågtrafik. Vidare kan godstrafiken utvecklas genom kortare väg, rationellare trafik och högre kapacitet. Eftersom den föreslagna utbyggnaden är kostnadskrävande kan det enligt motionen finnas anledning att pröva alternativ finansiering.

Utskottet konstaterar att förbindelsen mellan Göteborg och Oslo i dag går via Mellerud och Kornsjö. Motionärerna anser att ytterligare ett alternativ, en förlängd Bohusbana bör byggas. Enligt vad utskottet erfarit har banverket, SJ och Norges statsbaner (NSB) gemensamt låtit en konsultfirma utreda hur järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo bör utformas. I utredningsarbetet har för- och nackdelar bedömts mellan en rad olika alternativ för att klara det ökade behov som förutses av järnvägstransporter. Utredningens slutsats är att en utbyggnad längs nuvarande bansträckning över Kornsjö ger den bästa samhällsekonomi. Detta skulle innebära att dubbelspår byggs ut mellan Göteborg och Mellerud.

Utredningen är för närvarande föremål för remissbehandling. Det ankommer därefter närmast på banverket och NSB att då det samlade beslutsunderlaget föreligger besluta om hur banutbyggnaden bör genomföras. Enligt utskottets mening bör resultatet av det pågående beredningsarbetet avvaktas.

Av det anförda följer att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför i denna del av utskottet.

Norge—Väner-länken

I motion T502 (c) yrkas att Norge—Väner-länken bör ges en bättre spårstandard och delvis byggas ut med dubbelspår.

I motion T530 (s) framhålls att järnvägen Göteborg—Mellerud—Kornsjö bör rustas upp.

Den i motionerna behandlade banan är en del av järnvägsförbindelsen Göteborg—Oslo. Som framgår av redovisningen ovan behandlar för närvarande banverket, SJ och Norges statsbaner (NSB) tillsammans frågan hur denna förbindelse bör utformas i framtiden. Utskottet anser att resultatet av detta beredningsarbete bör inväntas. Banverket får sedan besluta om vilka upprustningar som skall göras på bandelen Göteborg—Kornsjö. Av det anförda följer att motionerna avstyrks i denna del.

I motionerna T502 (c) och T516 (fp) väcks frågan om *Herrljunga som resecentrum*. Enligt motionärerna bör Herrljunga utvecklas till ett resecentrum i Älvsborgs län genom att bl.a. tågtrafiken från Herrljunga tryggas och byggas ut samtidigt som stationen rustas upp.

Utskottet konstaterar att SJ har inlett ett arbete på att modernisera och rusta upp sina stationer. Avsikten är bl.a. att ombilda, där så bedöms lämpligt, stationshusen till moderna resecentra där resenärerna smidigt kan byta mellan olika färdmedel men också erbjudas en viss service. Samarbetsprojekt har nu inletts där SJ tillsammans med berörda lokala och regionala intressenter söker genomföra den angivna målsättningen. Vad gäller trafikförsörjningen med utgångspunkt från Herrljunga är detta enligt 1988 års trafikpolitiska beslut en fråga som SJ och trafikhuvudmannen närmast har att bedöma. Vidare har transportrådet som upphandlare av olönsam men regionalpolitiskt viktig persontrafik möjlighet att engagera sig i förbindelser som bedöms viktiga för den interregionala samfärdseln.

Med hänvisning till vad som anförts anser utskottet att riksdagen inte bör ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena.

I motionerna T514 (fp) och T533 (s) yrkas att *järnvägen Uddevalle—Herrljunga—(Borås)* rustas upp.

Banan som motionärerna tar upp ingår i nätet för stomjärnvägar. Detta betyder att banverket har att samhällsekonomiskt pröva behovet av investeringar. Vad gäller persontrafiken på banan har trafikhuvudmannen ansvaret för lokal och regional trafik medan staten genom transportrådet kan köpa sådan långväga trafik som är regionalpolitiskt viktig men som SJ inte kan upprätthålla på affärsmissiga villkor. För trafikåret 1990/91 har såväl transportrådet för statens räkning som trafikhuvudmannen för länets trafikförsörjning upphandlat viss tågtrafik på banan.

Utskottet anser mot denna bakgrund att riksdagen inte bör ta något initiativ i ärendet och avstyrker därför motionsyrkandena.

I motion T514 (fp) framhålls att det är önskvärt att *järnvägen Göteborg—Borås* byggs ut till dubbelspår med hänsyn bl.a. till behovet av pendeltågtrafik på bandelen.

Utskottet anser att det är banverket som, med utgångspunkt från tillgängliga medel, har att pröva behovet av investeringar i banan. Utskottet vill också erinra om att kommunikationsministern tillkallat en särskild förhandlingsman för samlade åtgärder på infrastrukturområdet för Göteborgsregionen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T534 (mp) yrkas att regeringen tillsätter en regional utredning som skall ta fram en tids- och kostnadsplan för att säkerställa utvecklingen av den spårburna kollektiva trafiken i Skaraborg. I planen bör bl.a. tas upp en ny järnvägslinje mellan Lidköping och Skövde.

Enligt gällande trafikpolitiska riktlinjer har numera länsstyrelserna genom anslaget för länstrafikanläggningar möjlighet att bestämma hur infrastrukturerna skall utvecklas. Med trafikhuvudmännens samlade ansvar för kollektivtrafiken på såväl väg som järnväg ges vidare förutsättningar för att ett integrerat länsperspektiv kan anläggas på trafikområdet.

Utskottet anser att motionen mot denna bakgrund inte bör påkalla någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks därför i denna del.

Järnvägar i Värmlands län

Ett antal motioner har väckts som tar upp vissa frågor om *stomjärnvägarna i Värmlands län*.

I motion T204 (mp) yrkas att järnvägen mellan Karlstad och Stockholm byggs ut till dubbelspår.

I motion T319 (c, m, fp) framhålls behovet av bättre kommunikationer för Värmland i samband med olika investeringar på stornätet.

I motion T237 (s) anförs att en upprustning krävs på järnvägen Laxå—Charlottenberg innefattande rälsbyte, linjerätning och införande av fjärrblockering. I motionen framhålls vidare att genom anläggande av det s.k. Vålbergsspåret kan restiden förkortas med ca 15 minuter och spårsträckan reduceras med 15 km. I motionen yrkas även att Svealandsbanan förlängs på delen Örebro—Karlskoga—Degerfors—Kristinehamn.

I motion T548 (s) framhålls att upprustningen av bandelen Kil—Charlottenberg bör ske så snabbt som möjligt och inte uppskjutas till 1995/96.

I motion A61 (vpk) framhålls att bandelen Kil—Charlottenberg bör rustas upp och dubbelspår byggas mellan Kil och Karlstad.

De i motionerna behandlade banorna ligger på stornätet. Det ankommer därför främst på banverket och SJ att avgöra frågor om upprustning resp. nybyggnad. Utskottet anser mot denna bakgrund att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

I motion T224 (c) framhålls att för att klara upprustningsbehovet på *järnvägen Svanskog—Åmål* bör ytterligare 20 milj. kr. tillföras länstrafikanslaget.

Banan tillhör länsjärnvägarna. En eventuell upprustning av banan kan därmed finansieras från anslaget Byggnad av länstrafikanläggningar. Länsstyrelsen beslutar om hur tillgängliga medel från anslaget skall utnyttjas. Med hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

I motion T34 (fp), T237 (s) och A61 (vpk) framhålls vikten av att *Nykroppaprojektet* förverkligas på så sätt att Bergslagsbanan sammanlänkas med inlandsbanan genom ett drygt 800 m långt förbindelsespår.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut tillhör banan Nykroppa—Kristinehamn länsjärnvägarna. De regionala intressenterna har därmed givits möjligheter att själv besluta om en eventuell investering.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna i nu behandlade delar.

NKIJ-banan (Deje—Hagfors)

I motionerna T28 (s), T29 (c), T33 (fp), T36 (m), T204 (mp), T213 (m), T224 (c) T237 (s) och A61 (vpk) framhålls att NKIJ-banan bör införlivas i statens spåranläggningar, rustas upp och byggas om till normal spårvidd. I flera motioner påtalas också att den föreslagna fonden för vissa infrastrukturåtgärder bör medföra att projektet tas upp till förnyad prövning av statsmakterna. I motion A61 (vpk) anförts vidare att banan bör byggas ut till länets planerade nya flygplats.

Utskottet vill med anledning av motionerna anförda följande. Banverket har på regeringens uppdrag utrett de samhällsekonomiska förutsättningarna för fortsatt godstrafik på den i dag privatägda NKIJ-banan. Banverket har i sin utredning förklarat sig berett att ta över ansvaret för banan endast om en fullständig breddning kommer till stånd och om denna i sin helhet bekostas av de lokala intressenterna. Enligt banverket var det endast under dessa förutsättningar som projektet kan bli samhällsekonomiskt lönsamt. Nuvarande smalspåriga järnvägslinje döms därmed ut som icke utvecklingsbar. Länsstyrelsen i Värmlands län har i oktober 1989 redovisat ett förslag där SJ och de lokala intressenterna förklarade sig beredda att bidra med 25 milj. kr. av de totalt 120 milj. kr. som en breddning till normalspår skulle kosta. Regeringen har därefter genom beslut den 8 februari 1990 avslagit en framställning från länsstyrelsen i Värmlands län om ett statligt övertagande av banan. Enligt vad utskottet vidare har erfarit har ägaren av NKIJ-banan nu beslutat verkställa att järnvägslinjen skall läggas ned under år 1990 och därefter rivs upp.

Vad gäller den fond för infrastrukturåtgärder som vissa motionärer tar upp i sammanhanget för att delvis bekosta en upprustning och breddning av banan vill utskottet hänvisa till vad som tidigare anförts om att regeringen bör återkomma till riksdagen med närmare förslag till riktlinjer för medelsanvändningen.

Utskottet som inte anser att riksdagen bör ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena avstyrker därför desamma.

Bergslagspendeln (Ludvika—Västerås)

I motionerna T236 (s), T508 (s), T542 (m) och A87 (s) framhålls att utbyggnaden av Bergslagspendeln är så viktig att den måste fullföljas trots att de ökade kostnaderna för projektet inte ryms inom nuvarande anslagsram.

I motion T518 (c) yrkas att särskilda statliga medel tillskjuts för att planerade investeringar i Bergslagspendeln skall kunna förverkligas.

Bandelen Ludvika—Västerås, Bergslagspendeln, tillhör länsjärnvägarna. Efter beslut av trafikhuvudmannen har pendeltrafik inletts år 1989. Investeringar på banan finansieras från anslaget Byggande av länstrafikanläggningar. Förändrade medelsbehov under anslaget får prövas i samband med den planeringsomgång som pågår under 1990. Utskottet anser mot denna bakgrund att motionerna i denna del inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

Bandelar i Dalarna

I motion T205 (fp) anförs att en heltäckande plan över kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång snarast bör fastläggas och publiceras, så att nuvarande hämsko på dalgångens utveckling undanröjs. I planen bör bl.a. prövas en upprustning av bandelen Borlänge—Malung och en förlängning av banan till Sälen.

I motion T210 (s) framhålls behovet av banåtgärder på järnvägssträckan Frövi—Avesta—Krylbo—Storvik.

I motion T228 (mp) yrkas att banstandarden höjs på Västerdalsbanan och att banan i en etapp byggs ut till Sälen, Särna och Idre. Vidare yrkas i motionen att persontrafiken byggs ut från Mora till Älvdalen, ett nytt spår anläggs mellan Malung och Torsby samt att banstandarden höjs mellan Torsby och Kil.

I motion T525 (vpk) framhålls att Västerdalsbanan bör byggas ut till Sälen och att ett särskilt anslag bör anvisas för detta ändamål.

Utskottet vill med anledning av motionerna erinra om att Västerdalsbanan, liksom banan mellan Torsby och Kil, är länsjärnvägar. Detta betyder att banverket svarar för underhållsinsatser medan länsstyrelsen genom länstrafikanslaget fattar beslut om investeringar. Ansvarig för den lokala och regionala persontrafiken är trafikhuvudmannen. Vad gäller bandelen Frövi—Avesta—Krylbo—Storvik tillhör den stomnätet vilket innebär att banverket efter samhällsekonomiska bedömningar ansvarar för investeringarna. Denna bansträckning utgör en viktig länk för bl.a. den långväga godstrafiken. I banverkets planering ingår vissa insatser för att förstärka banans kapacitet. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna i nu behandlade delar.

Dellenbanan (Ljusdal—Hudiksvall)

I motion T208 (vpk) yrkas att Dellenbana görs till en särskild försöksjärnväg och att ett statligt anslag på 175 000 kr. ges till föreningen Dellenbanans Vänner.

I motion T532 (mp) yrkas att nya former för järnvägstrafiken bör prövas där Dellenbanan är ett konkret exempel som bör tas till vara.

I motion T557 (mp, fp, c) yrkas att en snabbutredning tillsätts om försöksjärnvägar där tågtrafik bör starta på en eller flera järnvägar som t.ex. på Dellenbanan. Vidare yrkas att banverket bör ha rätt att stödja alla initiativ, projekt och verksamheter som kan bedömas kunna

främja järnvägens utveckling. I motionen yrkas att 167 500 kr. anslås till föreningen Dellenbanans Vänner som ersättning för de kostnader som föreningen tog på sig för tågtrafiken under sommaren 1988.

Enligt utskottets mening ankommer det i första hand på trafikhuvudmannen, i samarbete med SJ, banverket och olika forskningsorgan, att pröva de initiativ som begärs i motionerna. Beslut om en eventuell upprustning av banan fattas av länsstyrelsen. Vad gäller möjligheten att ge retroaktivt driftstöd erinras om att banverket enligt sin instruktion skall främja järnvägens utveckling genom att underhålla och bygga ut järnvägens infrastruktur. Banverket har däremot inte möjlighet att ge särskilda driftstöd för att bedriva tågtrafik. Med hänvisning till det anförda avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena om Dellenbanan.

Inlandsbanan

I motion T224 (c) begärs att inlandsbanan skall omfatta hela sträckan Kristinehamn—Gällivare och att en upprustning genomförs mellan Mora och Kristinehamn. Vidare yrkas att privata intressenter bör stödjas som trafikutövare.

I motion T230 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om banans betydelse för utvecklingen i inlandet.

I motion T231 (fp) framhålls att med tanke på banans betydelse måste även framgent statligt stöd utgå för att trygga banans existens.

I motion T503 (c) yrkas att inlandsbanan utnämns till nationaljärnväg och att ansvaret för banan åläggs staten.

I motion T543 (vpk) yrkas att statligt stöd skall ges för att trygga trafiken på banan samt att upprustningen av inlandsbanan med sidolinjer fullföljs. Det yrkas vidare att en teknisk förnyelse sker av såväl vagnar som säkerhetssystem och att inlandsbanans stationer upprustas till resecentra.

I motion T547 (vpk) framhålls att inlandsbanans framtid måste säkras och att betydande satsningar på sikt bör göras vad gäller banunderhållet.

Utskottet uttalade i samband med det trafikpolitiska beslutet från år 1988 att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar (bet. TU 1987/88:19). Utskottet avstyrkte då motionsyrkanden om att inlandsbanetraffiken skulle omfatta hela sträckan Gällivare—Kristinehamn och att inlandsbanan skulle föras till stornätet. Vidare avstyrkte utskottet vid detta tillfälle motionsförslag om att inlandsbanan också skulle omfatta de tre tvärbanorna.

Utskottet ställde sig bakom förslag i den trafikpolitiska propositionen att det borde prövas om persontraffiken på inlandsbanan kan bedrivas på ett sådant sätt att lokala och regionala intressenter samt turistorganisationer medverkar.

Regeringen har mot denna bakgrund i juni 1988 tillkallat en särskild förhandlingsman med uppdrag att pröva hur trafiken på inlandsbanan kan utvecklas i former som främjar en ökad turisttrafik.

Utskottet anser för sin del att resultatet av förhandlingsmannens arbete bör avvaktas.

Inlandsbanan sorterar organisatoriskt under banverket som också täcker kostnaderna för underhåll och investeringar. Det ankommer därför på banverket att utifrån en samhällsekonomisk bedömning besluta om investeringar på banan.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Snabbtåg Stockholm—Sundsvall—Härnösand

I motion T226 (s) framhålls att en snabbtågssatsning Stockholm-Sundsvall för ca 300 milj. kr. skulle väsentligt främja regionens framtid. Mot denna bakgrund yrkas att betydligt ökade ramar ges för infrastrukturella investeringar på järnvägsområdet i Gävleborgs län.

I motionerna T27 (s) och T235 (mp) yrkas att snabbtåg skyndsamt sätts in mellan Stockholm och Sundsvall/Härnösand.

I motion T505 (c) framhålls att mot bakgrund av bl.a. tidigare riksdagsbeslut och SJs och banverkets planer behövs ett klart riksdagsuttalande om snabbtågsförbindelse på hela sträckan Stockholm—Sundsvall.

Utskottet har från banverket erfarit att den upprustning av banan som är nödvändig att genomföra för att snabbtåg skall kunna sättas i trafik kostar ca 300 milj. kr. Banverket har också uppgett att projektet är högt prioriterat. SJ är för sin del berett att sätta in det vagnmateriel som krävs.

Enligt utskottets mening står det klart att ett snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall skulle få mycket stor betydelse för kommunerna längs den södra Norrlandskusten. Utskottet utgår från att banverket vid sin samhällsekonomiska prövning av projektet beaktar de regionalpolitiska effekterna. Investeringskostnaderna är som framgår ovan relativt begränsade.

Med hänvisning till det anförda och till den av riksdagen fastställda ordningen för investeringsplaneringen påkallar inte de nu behandlade motionsyrkandena någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Bothniabanan

Med Bothniabanan avses en förlängning av ostkustbanan längs Norrlandskusten på sträckan Härnösand—Örnsköldsvik—Umeå—Luleå. I ett flertal motioner bedöms detta banprojekt som angeläget och det framhålls att en utbyggnad bör realiseras. Detta gäller bl.a. T40 (c) och A94 (c).

I motion T231 (fp) yrkas vidare att en utredning bör tillsättas för att utreda de allmänna förutsättningarna för byggande av Bothniabanan och därvid även pröva alternativa finansieringsformer.

I motion T536 (c) yrkas att en parlamentarisk utredning tillsätts som bl.a. får i uppdrag att i samråd med norrländskt näringsliv samt kommun- och länsföreträdare utreda en ostkustbana med sträckning efter Norrlandskusten fram till Luleå.

I motion T539 (fp) framhålls att Bothniabanan skulle få stor betydelse för såväl person- som godstrafiken och helt motsvara de miljökrav som ställts på SJ. Mot den bakgrunden bör regeringen ges i uppdrag att noga överväga en snabb lösning av transportererna efter Norrlandskusten.

I motion T235 (mp) yrkas att ostkustbanan byggs ut till Örnköldsvik och Umeå under 1990-talet och att ett särskilt anslag i statsbudgeten inrättas för ändamålet.

I motion T532 (mp) yrkas att Bothniabanan skall byggas ut från nuvarande ostkustbanan/Ådalsbanan till Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.

I motion T546 (vpk) yrkas att ostkustbanan förlängs till Luleå eller Haparanda.

I motion T547 (vpk) yrkas att ostkustbanan längs Norrlandskusten byggs ut.

Utskottet anser att det är viktigt att utvecklingen av bl.a. Norrlands tunga basindustrier inte hämmas av otillräckliga transportmöjligheter på järnvägen. Bothniabanan är därför ett intressant projekt som bör studeras i sammanhanget. Det ankommer i första hand på banverket att pröva och besluta i denna typ av frågor. Utskottet är därför inte berett att särskilt uttala sig i frågan. Utskottet kan inte heller ställa sig bakom kravet på att en parlamentarisk utredning bör tillsättas med uppgift att utreda behovet av en förlängd ostkustbana. Utskottet avstyrker därmed de nu behandlade motionsyrkandena.

Vissa övriga projekt i Norrland

I motion T206 (vpk) yrkas att regeringen tar sådana initiativ i det nordiska samarbetet att *kommunikationerna på Nordkalotten* — framför allt de spårburna — snabbt förbättras. På svensk sida innebär detta enligt motionären att Haparandabanan bör elektrifieras.

Utskottet vill med anledning av motionen anföra att bandelen Boden—Haparanda tillhör länsjárnvägarna. Banverket svarar därmed för underhållet på banan medan nyinvesteringar såsom t.ex. en elektrifiering finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar efter beslut av länsstyrelsen. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet motionen.

I motion T230 (s) framhålls att banverket bör återuppta den av SJ tidigare beslutade upprustningen för 225 milj. kr. av *bandelen Östersund—Storlien*.

I motionerna T546 (vpk) och T547 (vpk) framhålls att godstrafiken på *norra stambanan* snart nått kapacitetstaket varför det är viktigt att tillräckliga resurser avsätts för bl.a. upprustning, förstärkningar och mötesplatser.

De banor som tas upp i motionerna ingår i stambanenätet. Det ankommer på banverket att utifrån en samhällsekonomisk bedömning besluta om investeringar på banan. I banverkets planering ingår insatser såväl på norra stambanan som på bandelen Östersund—Storlien. Av det anförda följer att utskottet avstyrker de nu behandlade motionerna.

6.4 Statens järnvägar

Mål för SJ m.m.

Enligt budgetpropositionen innebär de mål för SJ, som statsmakterna lagt fast, bl.a. att SJ-koncernen gentemot kunderna skall kännetecknas av hög servicegrad, komfort, kapacitet och effektivitet. SJ-koncernen skall koncentrera sin affärsverksamhet till järnvägstrafiken där den kan utvecklas till att bli rationell och lönsam. För godstrafiken skall eftersträvas en snabb utveckling så att godsvolymen inom kombitrafiken år 2000 uppgår till minst 10 miljoner ton per år. Det ekonomiska resultatet skall successivt förbättras så att SJ-koncernen kan ge en sådan lönsamhet efter självfinansieringskravet att avkastning kan ske till staten efter rekonstruktionsperiodens utgång år 1992. Prissättningen skall ses över för att främja affärsmässighet och därmed bidra till nödvändig förbättring av det ekonomiska resultatet. I budgetpropositionen anförts vidare att de övergripande mål och restriktioner som angetts för SJ till rekonstruktionsperiodens utgång år 1992 alltså bör gälla.

I motion T42 (vpk) yrkas att riksdagen ger regeringen i uppdrag att undersöka konsekvenserna av de *lönsamhetskrav* som ålagts SJ. Enligt motionärerna bör vidare SJs styrelse inte vara kommersiellt utan politiskt och fackmässigt inriktad.

I motion T241 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att minska SJs affärsmässiga befogenheter. Enligt motionärerna har SJs nya agerande med utförsäljningen av SJ Resebyrå och vissa huvudverkstäder varit klart olyckligt.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut befinner sig SJ under en rekonstruktionsperiod som löper ut år 1992. Utskottet anser det viktigt att de organisatoriska förutsättningarna och de ekonomiska befogenheterna inte förändras på något avgörande sätt under denna tidsperiod. Utskottet förutsätter vidare att i den utvärdering som avses göras av SJs rekonstruktion kommer bl.a. att behandlas vilken styrning och vilket inflytande som statsmakterna skall utöva gentemot SJ. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionsyrkandena och lämnar utan erinran vad kommunikationsministern i dessa delar anför om mål för SJ.

I budgetpropositionen anförs beträffande *SJs soliditet* att nivån bör vara 40 % år 1991.

I två motioner har frågan om SJs soliditet, tagits upp. I motion T225 (c) framhålls att den kraftiga investeringsfas som SJ nu går igenom gör det angeläget att underlag och förslag tas fram för ett lägre soliditetstal. I motion T532 (mp) framhålls att SJs soliditetstal bör vara 30 %.

Utskottet konstaterar att för SJ har tidigare lagts fast ett soliditetstal om 40 % som uttryck för den högsta skuldsättningsgrad som SJ får ikläda sig (prop. 1988/89:100. bil 8, bet. TU16, rskr 226). Riksdagen har därefter genom proposition 1989/90:25 informerats om att soliditetsnivån, till följd av vissa förändringar utanför SJs möjlighet att påverka sänkts till 34 %. I budgetpropositionen anför kommunikationsministern att SJ har goda möjligheter att höja soliditeten genom att t.ex. sälja ut en del av verkets tillgångar och tillgodgöra sig de övernärden som finns i dessa.

Enligt utskottets mening är det angeläget att den av riksdagen fastlagda affärsinriktningen för SJ, som innebär att SJ skall koncentrera sig på att utveckla järnvägstrafiken, fullföljs. Med den avyttring som i 1988 års trafikpolitiska beslut förutsattes av icke järnvägsnära verksamheter och tillgångar bör förutsättningar finnas för att uppnå den soliditetsnivå som ursprungligen angetts utan att investeringsverksamheten hämmas. Utskottet förutsätter vidare att i samband med den affärsverksöversyn som enligt budgetpropositionen nu pågår inom regeringskansliet övervägs utformningen av olika styrformer och restriktioner som t.ex. val av lämpligt soliditetstal.

Utskottet lämnar utan erinran vad som anförts i budgetpropositionen om soliditeten och avstyrker därmed motionsyrkandena.

Vad som i övrigt i budgetpropositionen anförts om *SJs mål* bör enligt utskottets mening lämnas utan erinran från riksdagens sida.

Beträffande *SJs organisation* framhålls i motion T212 (fp) att den rollfördelning som nu skapats mellan trafikordnare och banverket skulle renodlas om SJ fick verka i bolagsform. Motionärerna begär därför att SJ ombildas till aktiebolag.

Med hänvisning till vad utskottet tidigare anfört om den rekonstruktionsperiod SJ befinner sig i bör de organisatoriska förutsättningarna ligga fast. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

6.5 Anslag till statens järnvägar

Anslaget D 7. Ersättning till SJ för utveckling av godstrafik

I budgetpropositionen föreslås att 445 milj. kr. anvisas under anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik. Bidraget skall bl.a. användas för att utveckla nya transportlösningar såsom kombinerade lastbils- och järnvägstransporter. Ett annat viktigt syfte med ersättningen är att bidra till att tillförsäkra landets olika delar en tillfredsställande standard i deras transportförsörjning. Detta inbegriper

även andra trafiklösningar än kombitrafik, t.ex. utveckling av systemtransporter med vagnslastvagnar av olika slag. Det särskilda utvecklingsbidraget skall successivt avvecklas.

I motion T233 (m) ifrågasätts anslaget värde och yrkas att regeringen återkommer med en väl motiverad och underbyggd begäran om anslag som dock bör vara på en påtagligt lägre nivå än vad som nu förordats. I motion T561 (m) yrkas att regeringens förslag till medelsanvisning helt avslås.

I motion T40 (c) framhålls att det inte minst av miljöskäl finns ett stort behov av att föra över gods från landsväg till järnväg. Enligt motionärerna finns det material som tyder på att den senaste tidens utveckling av kombitrafiken på järnväg till stor del skett genom omfördelning mellan olika typer av järnvägsgods. Riksdagen bör därför enligt motionen för olika utvecklingsinsatser på godsområdet anvisa 100 milj. kr.

I motion T532 (mp) framhålls att en ensidig inriktning mot utveckling av kombinerade transporter kan hämma järnvägens utveckling vad gäller transporter som samhällsekonomiskt bäst utförs genom vagnslasttrafik. Mot denna bakgrund föreslås att ett nytt anslag på 200 milj. kr. införs för bidrag till stickspår och vagnslasttrafik.

Utskottet anser det angeläget att en mer utförlig redovisning fortsättningsvis görs till riksdagen av hur medlen för godsutveckling används och vilken effekt de har för att främja de mål som angetts i det trafikpolitiska beslutet år 1988. Vad gäller den medelsberäkning som regeringen har förordat har utskottet ingen erinran. Detta ställningstagande innebär att de nu behandlade motionsyrkandena avstyrks.

Anslaget D 8. Ersättning till SJ i samband med utdelning från AB Swedcarrier

SJ ges, från anslaget D 8 Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier, medel motsvarande det belopp som SJs förvaltningsbolag AB Swedcarrier vid avyttring av vissa verksamheter betalar i skatt på grund av att inget koncernförhållande enligt aktiebolagslagens mening finns med SJ. Under innevarande budgetår får anslaget även disponeras i samband med en extraordinär utdelning av obeskattade medel från AB Swedcarrier.

I budgetpropositionen föreslås att för ändamålet bör ett formellt 1000-kronorsanslag föras upp på statsbudgeten för budgetåret 1990/91.

Utskottet tillstyrker medelsanvisningen.

6.6 Persontrafikfrågor

1989/90:TU27

Ett flertal motioner har tagit upp frågor kring *utvecklingen av snabbtågstrafiken*.

I motion T223 (fp) yrkas att snabbtågen gör uppehåll i Hallsberg.

I motion T560 (c) framhålls att Alvesta har en viktig funktion som knutpunkt för den framtida järnvägstrafiken varför tågstopp för snabbtågstrafiken bör göras i Alvesta.

För Värmland framhålls i motion T213 (m) behovet av snabbtåg på bandelen Örebro—Karlstad—Charlottenberg vilken bandel innefattas i planerna för Mälar- och Svealandsbanan, utvecklad tågtrafik Oslo—Charlottenberg och förbättrad tågtrafik mellan Karlstad och Göteborg.

Även motion T319 (c, m, fp) påtalar behovet av bättre kommunikationer i Värmland i samband med olika järnvägsinvesteringar.

I T204 (mp) yrkas att snabbtåg införs mellan Karlstad och Stockholm.

I motion A61 (vpk) framhålls att trafiken mellan Stockholm och Oslo också fortsättningsvis bör gå via Kil, Arvika och Charlottenberg.

Enligt motion T210 (s) finns behov av snabba förbindelser från Bergslagskommunerna till Stockholm och Arlanda.

I motion T251 (mp) framhålls angelägenheten av att en snabb och kraftig utbyggnad sker av snabbtågssystemet för att erbjuda ett fullgott alternativ till flygtrafik på medeldistanssträckor.

I motion T40 (c) framhålls behovet av en offensiv utbyggnad av det svenska snabbtågsnätet både på kort och lång sikt.

I motion T547 (vpk) framhålls att på sikt bör även Lycksele sammanbindas med snabbtågsförbindelser till Umeå.

I motion T552 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om snabbtåg längs norra stambanan.

Vad gäller matartrafik till snabbtågen påtalas i motion T207 (m) att väl fungerande anslutningstrafik krävs till Malmö i samband med införande av snabbtågstrafik.

I motion T502 (c) framhålls SJs och banverkets ansvar för matartrafik till snabbtågen samt att vissa snabbtågsstopp bör göras i Herrljunga.

Även i motion T533 (s) framhålls att snabbtågsstopp bör göras i Herrljunga.

Enligt vad utskottet erfarit avser SJ att introducera snabbtågstrafik mellan Göteborg och Stockholm under hösten 1990. Med en hastighet av 200 km/tim beräknas att restiden på sikt kan minskas med mer än en timme till tre timmar. År 1994 räknar SJ med att ha 20 snabbtåg. SJ övervägar även att före år 1994 köra snabbare tåg från Stockholm till Malmö, Dalarna, Karlstad, Östergötland och Nedre Norrland samt mellan Göteborg och Malmö. Med den beslutsordning som följer av 1988 års trafikpolitiska beslut är det SJ som själv bestämmer om trafikens uppläggning. I den mån högre hastigheter kräver banombyggnader faller det inom banverkets ansvarsområde att samhällsekonomiskt planera och genomföra sådana utbyggnader.

Utskottet anser att det är viktigt att SJ med eget ansvar kan utvecklas till ett attraktivt trafikföretag för resenärerna. Om statsmakterna uttalar sig i denna typ av frågor skulle SJs möjligheter att utvecklas till ett konkurrenskraftigt och lönsamt trafikföretag allvarligt försvåras. Av det anförda följer att samtliga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks av utskottet.

Flera motioner påtalar behovet av vissa *enskilda tågförbindelser m.m.*

I motion T552 (c) yrkas att ytterligare en dubbeltur sätts in längs norra stambanan.

I motion T235 (mp) framhålls att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Långsele bör trafikeras med alla de tåg som i dag vänder i Sundsvall.

Enligt motion T512 (m) bör sovvagnsförbindelsen mellan Stockholm och Blekinge återinföras.

I motion T547 (vpk) framhålls att den s.k. Lapplandspilen med sovvagnar bör återinsättas till Skellefteå.

Enligt motionen T534 (mp) bör en regional trafikutredning tillsättas för att bl.a. säkerställa utvecklingen av den spårbundna kollektivtrafiken i Skaraborgs län. I samma motion yrkas vidare att trafiken på Karlsborgsbanan återupptas.

I motion T533 (s) framhålls att en samhällsekonomisk analys bör göras om pendeltågstrafik mellan Göteborg och Herrljunga.

Med den rollfördelning som lagts fast genom 1988 års trafikpolitiska beslut är det SJ självt som på stornätet bestämmer sin trafikuppläggning. För långväga persontrafik kan vidare staten upphandla sådana förbindelser som bedöms vara regionalpolitiskt viktiga men som inte SJ kan klara på normala affärsmässiga villkor. På motsvarande sätt har trafikhuvudmännen möjlighet att för sin lokala och regionala trafikförsörjning köpa extra tågförbindelser på stornätet av SJ. Genom samarbetet mellan SJ och trafikhuvudmännen kan också integrerade trafikuppläggningar ordnas där t.ex. SJs fjärrtrafik leds över eller går in delvis på en länsjärnväg.

Utskottet anser att denna rollfördelning är ändamålsenlig. Utskottet avstyrker därför samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

När det gäller *prissättningsfrågor* framhålls i motion T501 (fp) behovet av ett bättre samarbete mellan SJ och de ansvariga för kollektivtrafiken i Stockholms län så att ökad samordning kan ske inom biljettsystemet. Bl.a. bör resande från Nykvarn kunna använda sig av SL:s månadskort på SJs fjärrtåg till Stockholm.

I motion T532 (mp) framhålls att järnvägen har låga marginalkostnader och därför kan ta emot ytterligare passagerare på lediga platser. Mot denna bakgrund yrkas att ett lågprissystem utvecklas för främst studerande, barnfamiljer och pensionärer.

I motionerna T546 (vpk) och T547 (vpk) yrkas att alla tågdestinationer norr om Ånge bör ha s.k. röda avgångar.

Enligt de trafikpolitiska riktlinjerna åligger det SJ att se över sin prissättning för att främja ökad affärsmässighet och därmed bidra till

en nödvändig förbättring av det ekonomiska resultatet. SJ har vidare möjlighet att på affärsmässiga villkor teckna olika samarbetsavtal för att stärka samarbetet med de ansvariga trafikhuvudmännen i länen. Enligt vad utskottet erfarit har också ett avtal numera träffats som underlättar resandet mellan Nykvarn och Stockholm som berörs i motion T501 (fp). Av det anförda följer att riksdagen inte bör uttala sig i frågor kring SJs taxesättning och om biljettsamarbete med olika intressenter. Utskottet avstyrker därför samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Önskemål och krav på fler *tåguppehåll* finns i följande motioner.

I motion T532 (mp) yrkas att SJ bör utveckla ett rikstäckande järnvägssystem som görs tillgängligt för så många som möjligt och att målsättningen därvid skall vara att varje kommun skall ha åtminstone en järnvägsstation i drift.

I motion T502 (c) framhålls att ordinarie fjärrtåg bör göra ett lämpligt antal uppehåll i Vårgårda. Är inte detta möjligt bör i stället enligt motionärerna pendeltågstrafiken från Göteborg byggas ut via Vårgårda till Herrljunga. För den händelse att riksdagen avslår motionsyrkandet om tåguppehåll i Vårgårda yrkas att regeringen ges till känna SJs och banverkets ansvar för matartrafik till snabbtågen.

Även i motion T563 (m) yrkas att tåguppehåll i Vårgårda bör prövas närmare.

Enligt motionen T513 (vpk) bör tågen stanna vid befintliga järnvägsstationer i glesbygden.

Utskottet anser med anledning av motionerna om tåguppehåll att det trafikpolitiska beslutet från år 1988 gett SJ möjligheter att utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat trafikföretag med en sådan lönsamhet att det kan överleva av egen kraft. En grundförutsättning för detta beslut var att ge SJ stor frihet att självständigt agera på transportmarknaden. Om staten inte av regionalpolitiska skäl kan acceptera nedläggning av trafik kan denna trafik köpas med hjälp av anslag över statsbudgeten. På motsvarande vis kan trafikhuvudmännen köpa lokal och regional tågtrafik liksom extra tåguppehåll.

Med denna politik är rollfördelningen tydlig. SJ agerar företagsekonomiskt som i princip vilket trafikföretag som helst medan staten och trafikhuvudmännen svarar för samhällsliga värderingar. Denna rollfördelning innebär enligt utskottets mening att riksdag och regering inte bör ha synpunkter på frågor om tågstopp.

Av det anförda följer att samtliga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks av utskottet.

I motion T515 (fp) yrkas beträffande *SJs busstrafik* att SJ får i uppdrag att ordna en förbindelse med snabba bussar Ludvika—Västerås till dess att Bergslagspendeln på järnväg kunnat etableras.

Vad gäller etablering av en snabb busslinje till dess Bergslagspendeln förverkligats är detta en fråga som trafikhuvudmannen har att pröva. Genom att trafikhuvudmännen numera har det politiska och ekono-

miska ansvaret för länets trafik såväl på väg som järnväg ges förutsättningar för att en väl avvägning kan göras. Utskottet avstyrker därför motionen.

6.7 Godstrafikfrågor

Flera motioner tar upp allmänna krav på att järnvägens godstrafik utvecklas vidare.

I motion T247 (s) yrkas att åtgärder vidtas som stimulerar godstransporter på järnväg och med kombitrafik.

I motion T532 (mp) framhålls att järnvägens godstrafik kan utvecklas genom utbyggnad av järnvägssystemet, kundanpassade godstransporter, kombitransporter och specialbyggda godsvagnar. Enligt motionärerna är vidare inte alltid kombitransporter den bästa lösningen varför vagnslasttrafiken bör stimuleras.

I motion T551 (s) framhålls att för att behålla godstransporter på järnväg i så stor utsträckning som möjligt kan bildandet av en fond för bekostnad av olönsamma men miljövänliga transporter vara en lösning.

I motion T513 (vpk) framhålls särskilt att åtgärder bör vidtas i glesbygden så att t.ex. timmertransporter överförs till järnvägen.

I motion A61 (vpk) framhålls att en åtgärd för att främja godstrafiken på bl.a. Fryksdalsbanan vore att anlägga en virkesterminal i Torsby.

Enligt motion T40 (c) bör godstrafiken på järnvägen främjas genom att terminalutbyggnader sker på ett miljövänligt sätt där målsättningen skall vara att finna lägen utanför tätorternas kärnor.

I motion T519 (s) framhålls att den industriella strukturen i Blekinge och de östra delarna av Kristianstad samt starka miljöskäl talar för att en kombiterminal förläggs till Hässleholm.

I motion T547 (vpk) yrkas att godshanteringen flyttas från Umeå till Vännäs.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall SJ av egen kraft förbättra sitt resultat med minst 1 miljard kronor fram till år 1992. Av SJs affärsplan framgår att SJs vagnslast- och kombitrafik uppvisar förluster på åtskilliga hundra milj. kr. år 1988. Den dåliga ekonomiska situationen förklaras bl.a. av en överdimensionerad infrastruktur, produkter som inte är marknadsanpassade, försvagade relationer till utlandet och fundamentala problem med prissättningen.

För att stärka godstrafikens konkurrenskraft har SJ beslutat om ett omfattande åtgärdsprogram som redovisas i affärsplanen för åren 1989—1991. Huvudinriktningen av de åtgärder som SJ planerar kan sammanfattas enligt följande:

- effektivisering av vagnslasttrafiken,
- koncentration av kombitrafiken,
- utveckling av speciallösningar för stora transporter,
- marknadsorientering,

SJ kommer att införa tidtabellsbundna heltåg mellan bestämda fasta orter. På sikt räknar SJ med att all hantering av enstaka godsvagnar har upphört inte bara i Sverige utan även i övriga delar av världen. Transporterna till och från godsterminalerna för vidare befraktan med heltåg sker i samarbete med åkerierna. För att förstärka marknadsföringen har SJ påbörjat etableringen av s.k. kundcentra på ett 20-tal platser i landet. SJ kommer själv att erbjuda sina tjänster för såväl systemtransporter som kombitrafik till de ca 200 största kunderna. Försäljningen av transporter till övriga kunder skall ske via speditiönsföretag.

SJ skall satsa på ett 10-tal större och effektiva kombiterminaler som kompletteras med ett antal mindre terminaler. De mindre kan komma att drivas av t.ex. åkerier. SJ kommer att tillsammans med berörda kunder göra en översyn av transportflödet på bandelar med liten transportvolym. Lönsamma transporter på järnväg kommer att behållas, medan i andra fall alternativa transportlösningar som kombinerade lastbils- och järnvägstransporter kommer att övervägas.

Temporärt räknar SJ med att åtgärdsprogrammet kommer att innebära att järnvägen genom omläggning av olönsam vagnslasttrafik kommer att reducera sin totala transportvolym. En överflyttning beräknas dock kunna ske till system- och kombitrafik som sett över en längre tidsperiod innebär ökade järnvägstransporter.

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att en rad åtgärder genomfördes som har gett järnvägen förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. I samband med detta beslut uttalades att SJ skall sträva efter att få så stora marknadsandelar som möjligt men att det skall ske inom ramen för en tågtrafikrörelse som drivs på sunda företagsekonomiska grunder.

Som redovisats ovan befinner sig SJs godstrafik i en mycket svår situation. SJ har för avsikt att genomföra ett omfattande åtgärdsprogram för att komma till rätta med problemen. Det är utskottets bestämda uppfattning att om SJ inte tillåts göra de effektiviseringar som är nödvändiga, utan av ägaren staten tvingas kvar i en ineffektiv och resursslukande organisation, så kommer det på sikt att innebära att SJs godstrafik inte kan hävda sig på transportmarknaden. Detta skulle leda till såväl betydande ekonomiska förluster som minskade transportmängder.

Enligt utskottets mening måste nu SJ få möjlighet att visa att det i affärsplanen redovisade åtgärdsprogrammet kommer att leda till att SJs godstrafik kommer att bli lönsam och att den även på sikt kommer att öka i volym.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionerna inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

6.8 Övriga järnvägsfrågor

1989/90:TU27

SJs järnvägsmuseum i Gävle har tagits upp i två motioner.

I motion T549 (fp) framhålls att åtgärder bör vidtas för att underlätta för allmänheten att besöka statens järnvägsmuseum i Gävle.

I motion T554 (s) yrkas att riksdagen beslutar att järnvägs museet skall vara kvar i Gävle.

Utskottet anser att detta är en fråga som SJ har att avgöra. Utskottet avstyrker därför motionerna.

I motion T342 (mp) behandlas *SJs transporter av cyklar* och yrkas att SJ skall underlätta och förbilliga transport av cyklar.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall SJ drivas på ett affärsmässigt sätt. Prissättningen skall grundas på vad som bedöms vara riktigt ur marknadssynpunkt.

Med denna ansvarsfördelning följer att riksdagen inte bör uttrycka uppfattning om prissättning och transportupplägg för enskilda trafikuppgifter. Utskottet avstyrker därför motionen.

I motion T531 (m) framålls att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med *tågpåkörningar av ren* i bl.a. Norrbottens län. Enligt motionären bör fler fasta och mobila renstängsel samt helikopterspaning vara till en värdefull hjälp.

Enligt gällande ansvarsfördelning är det banverket som svarar för bannätet. Genom banverkets försorg och genom insatser med särskilda sysselsättningsmedel har successivt stängelskyddet byggts ut. Med hänsyn till att det även trots renstängsel sker renpåkörningar pågår vidare ett utvecklingsarbete inom SJ och banverket med bl.a. detektorer som varnar när renar finns vid spåret.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion T545 (vpk) framhålls att *asynkronmotorn för tågdrift* är energisnål och möjliggör att bromsenergin kan omvandlas till elström och återföras till kontaktledningarna. Mot denna bakgrund yrkas att ett särskilt stimulansbidrag på 10 milj. kr. anvisas till SJ för utredning och inköp av lok att användas inom malmbanetraffiken.

Enligt vad utskottet erfarit pågår ett arbete inom SJ för att pröva drift med asynkronmotorer. De nya snabbtågen X2 kommer vidare att drivas med asynkronmotorer. Denna motorteknologi anses vad gäller energibesparing mest intressant för pendeltågstrafik med hänsyn till de förhållanden som där gäller beträffande täta inbromsningar och accelerationskrav. Med den rollfördelning som gäller för utvecklingsarbete är det närmast styrelsen för teknisk utveckling (STU) som har att överväga behovet av särskilda statliga stimulansåtgärder för att främja utvecklingen på området.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

Allmän bakgrund

1. beträffande *samordnad investeringsplanering*
att riksdagen lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen,

2. beträffande *ökad konkurrens och nya ägarformer*
att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T38 yrkande 4, 1989/90:T40 yrkande 11, 1989/90:T42 yrkandena 1 och 2 och 1989/90:T240 yrkande 3 lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen,

res. 1 (m, fp, mp)

res. 2 (c)

res. 3 (vpk)

3. beträffande *trafikgrenarnas kostnadsansvar*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T32 yrkande 3 lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen,

res. 4 (mp)

4. att riksdagen lämnar utan erinran vad som i övrigt anförts under avsnittet Allmän bakgrund i propositionen,

Resursbehoven under 1990-talet

5. beträffande *resursbehoven under 1990-talet*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T32 yrkandena 1 och 15, 1989/90:T38 yrkandena 2 och 3 i denna del, 1989/90:T40 yrkande 8, 1989/90:T41, 1989/90:T42 yrkande 5, 1989/90:T201 yrkande 2, 1989/90:T250 yrkande 7, 1989/90:T252 yrkande 4, 1989/90:T528 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 1,

res. 5 (fp)

res. 6 (c)

res. 7 (vpk)

res. 8 (mp)

6. beträffande *utrikestrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T250 yrkande 8 och 1989/90:T532 yrkandena 6 och 7,

res. 9 (c, vpk, mp)

Nya finansieringsformer

7. beträffande *näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering*
att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkandena 6 och 7, 1989/90:T40 yrkande 17 och 1989/90:T45 yrkande 1 lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen,

res. 10 (m, fp)

res. 11 (c, mp)

8. beträffande *finansiering av järnvägsinvesteringar*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T38 yrkande 3 i denna

del, 1989/90:T40 yrkande 14, 1989/90:T42 yrkandena 6—8, 1989/90:T212 yrkande 8, 1989/90:T344 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 2 och 1989/90:T538,

res. 12 (m, fp, c, mp)

res. 13 (vpk)

9. beträffande *nyinvesteringar i länsjárnvägar*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T532 yrkande 16,

10. beträffande *vissa avgiftsfinansierade vägprojekt*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T32 yrkandena 4 och 5,

a) godkänner att regeringen får bemyndiga vägverket att inom en ram på 500 000 000 kr. ta upp lån eller ställa borgen för lånefinansierade objekt,

b) godkänner att regeringen får bemyndiga vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt,

res. 14 (vpk, mp)

11. beträffande *finansiering av väginvesteringar*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T38 yrkande 3 i denna del, 1989/90:T43, 1989/90:T212 yrkande 5, 1989/90:T215 yrkandena 12 och 15, 1989/90:T219 yrkande 3, 1989/90:T230 yrkande 2, 1989/90:T248 yrkandena 9—11, 1989/90:T314 yrkande 2, 1989/90:T344 yrkande 1, 1989/90:T345 samt 1989/90:T347 yrkande 2,

res. 15 (m, fp)

12. beträffande *storstadsförhandlare*
att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T40 yrkande 19, 1989/90:T44, 1989/90:T219 yrkandena 4 och 6 samt 1989/90:T246 yrkande 1 lämnar utan erinran vad som anförts i propositionen,

res. 16 (c, vpk, mp)

res. 17 (m)

13. beträffande *bilavgifter m.m. i storstäderna*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T239, 1989/90:T246 yrkande 6, 1989/90:T247 yrkande 4 och 1989/90:T250 yrkande 5,

res. 18 (c, vpk, mp)

14. beträffande *vägverkets och banverkets organisation*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T42 yrkande 3, 1989/90:T215 yrkande 16 och 1989/90:T325,

res. 19 (m)

res. 20 (vpk)

15. beträffande *organisationen för vägbyggande och trafiksäkerhet*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T35,

Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn

16. beträffande *engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T32 yrkande 19 och 1989/90:T40 yrkandena 15

och 16 samt med avslag på motionerna 1989/90:T38 yrkande 1 och 1989/90:T45 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

res. 21 (m, fp)

1989/90:TU27

Vägväsendet m.m.

17. beträffande *vägväsendet m.m.*

att riksdagen lämnar utan erinran vad som i proposition 1989/90:100 bil. 8 anförts härom,

Målen för vägpolitiken

18. beträffande *vägnätet och bilismen m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T32 yrkande 2, 1989/90:T42 yrkande 10 i denna del samt 1989/90:T220 yrkandena 1, 9 och 10,

res. 22 (vpk, mp)

19. beträffande *målsättningen för drift och underhåll av vägar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T215 yrkande 13,

res. 23 (m, fp, c)

Investeringsplanering

20. beträffande *vägar av riksintresse*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T314 yrkande 1,

21. beträffande *projekt som berör mer än ett län* ratt riksdagen avslår motion 1989/90:T346 yrkande 2,

22. beträffande *vägverkets avkastningsberäkningar av investeringar*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T215 yrkande 14 och 1989/90:T219 yrkande 2,

res. 24 (m)

Anslagsfrågor m.m.

23. beträffande *medelsanvisning för ämbetsverksuppgifter*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T32 yrkande 8 till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 11 484 000 kr.,

res. 25 (vpk, mp)

24. beträffande *medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkande 9, 1989/90:T40 yrkande 2 och yrkande 6 i denna del, 1989/90:T45 yrkande 8, 1989/90:T320 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T350 yrkande 2 i denna del och 1989/90:A118 yrkande 41 i denna del till *Drift och underhåll av statliga vägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 5 859 900 000 kr.,

res. 26 (m)

res. 27 (c)

25. beträffande *tioårsprogram för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 1, 1989/90:T320 yrkande 1 och yrkande 2 i denna del, 1989/90:T349, 1989/90:T350 yrkande 1 och yrkande 2 i denna del, 1989/90:A94 yrkande 2 och 1989/90:A118 yrkande 41 i denna del,

res. 28 (c)

26. beträffande *överföring av medel mellan anslagen B 2. och B 6.*

att riksdagen medger att regeringen vid behov när allmän väg, för vilken staten är väghållare, övergår till enskild väghållning får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslag B 2. Drift och underhåll av statliga vägar och anslag B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar,

27. beträffande *överföring av medel mellan anslagen B 2. och B 5.*

att riksdagen medger att regeringen vid ändringar i väghållningsansvaret får överföra medel mellan anslag B 2. Drift och underhåll av statliga vägar och anslag B 5. Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar,

28. beträffande *jämkning mellan drift- och byggandeanslagen*
att riksdagen godkänner att jämkning mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med vad som anförts i propositionen,

29. beträffande *vägverkets låneram i riksgäldskontoret*
att riksdagen godkänner inrättandet av vägverkets låneram i riksgäldskontoret för investeringar av anläggningstillgångar i enlighet med vad som anförts i propositionen samt att denna ram fastställs till 1 305 000 000 kr.,

30. beträffande *tilläggsbidrag till drift av kommunala vägar och gator*

att riksdagen godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar för tilläggsbidrag till drift av kommunala vägar och gator,

31. beträffande *automatisk hastighetsövervakning*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T45 yrkande 2 godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar för anskaffning av utrustning för hastighetsövervakning,

res. 29 (m)

32. beträffande *medelsöverföring från anslaget för drift och underhåll av statliga vägar*

att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren i enlighet med vad som anförts i propositionen,

33. beträffande *överföring av medel från anslaget Drift av statliga vägar till anslaget Drift och underhåll av statliga vägar*
att riksdagen godkänner att så sker,

34. beträffande *medelsanvisning för byggande av riksvägar*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkande 10 och 1989/90:T42 yrkande 17 till *Byggande av riksvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 512 000 000 kr.,

res. 30 (mp)

35. beträffande *kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6*

att riksdagen godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget B 3. *Byggande av riksvägar* för att täcka kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund—Ljungkile,

res. 31 (vpk)

36. beträffande *vissa väg- eller brobyggen*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T228 yrkande 6, 1989/90:T235 yrkande 5 och 1989/90:T353,

res. 32 (vpk, mp)

37. beträffande *Scandinavian Link*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T241 yrkande 4 i denna del,

res. 33 (vpk, mp)

38. beträffande *medelsöverföring från anslaget för byggande av riksvägar*

att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren i enlighet med vad som anförts i propositionen,

39. beträffande *medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.*

att riksdag med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkandena 11 och 12, 1989/90:T40 yrkande 18, 1989/90:T45 yrkande 4, 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T212 yrkande 16, 1989/90:T342 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 13 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 041 800 000 kr.,

res. 34 (m)

res. 35 (fp)

res. 36 (c)

res. 37 (vpk, mp)

40. beträffande *de av vägverket fastställda länstramarna*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T256 yrkande 2 i denna del,

41. beträffande *broar över Vallsundet och Rödösundet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T311 och 1989/90:T347 yrkande 3,

42. beträffande *gång- och cykeltrafikleder*

att riksdagen avslår motion 1898/90:T348,

43. beträffande *ändring av reglerna om statsbidrag till byggande av cykelleder m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T331,

44. beträffande *separation mellan gång- och cykeltrafik*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T432 yrkande 3,

res. 38 (c, vpk)

45. beträffande *medelsöverföring från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar*

att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren i enlighet med vad som anförs i propositionen,

46. beträffande *medelsanvisning för bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar m.m.*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1989/90:T45 yrkande 3 till *Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 595 000 000 kr.,

b) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om det bidragsbelopp som bör utbetalas till kommunerna för bidragsåret 1991,

47. beträffande *överläggningar mellan regeringen och kommunförbundet*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T40 yrkande 5,
res. 39 (c, vpk)

48. beträffande *viss medelsöverföring*

att riksdagen godkänner att medel från anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator får föras över till anslaget Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar,

49. beträffande *medelsanvisning för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T40 yrkande 4 och 1989/90:T42 yrkande 16 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T37 yrkande 1, 1989/90:T40 yrkande 3, 1989/90:T45 yrkande 5, 1989/90:T316 yrkande 3 och 1989/90:T324 yrkande 2 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 582 000 000 kr.,

res. 40 (s)

50. beträffande *överförande av allmän väg till enskild väghållning*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T37 yrkande 2,

51. beträffande *bidragsnormerna för de enskilda vägarna m.m.*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T302 yrkande 3,
res. 41 (c)

52. beträffande *medelsöverföring från anslaget Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar*

att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren i enlighet med vad som anförs i propositionen,

53. beträffande *beräknat reservationsanslag för särskilda bärighetshöjande åtgärder*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T240 yrkande 4 och 1989/90:T241 yrkande 2,

54. beträffande *medelsanvisning för särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag

på motionerna 1989/90:T32 yrkande 13, 1989/90:T40 yrkande 6 i denna del, 1989/90:T42 yrkande 15, 1989/90:T220 yrkande 18 och 1989/90:T241 yrkande 1 till *Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 669 900 000 kr.,

res. 42 (vpk, mp)

55. beträffande *ändrad geografisk fördelning av medel för särskilda bärighetshöjande åtgärder*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T30 yrkande 2,

56. beträffande *medelsöverföring från anslaget för särskilda bärighetshöjande åtgärder*

att riksdagen godkänner att medel får föras över mellan åren i enlighet med vad som anförts i propositionen,

57. beträffande *medelsanvisning för försvarsuppgifter*

att riksdagen till *Vägverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 41 000 000 kr.,

58. beträffande *beställningsbemyndigande för vägverket att anskaffa reservbromaterial*

att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket det beställningsbemyndigande som förordats i proposition 1989/90:100 bil. 8,

Motionsyrkanden beträffande flerårsplaner och fördelningsplaner m.m.

59. beträffande *kringfartsleder m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T212 yrkande 4, 1989/90:T215 yrkande 11, 1989/90:T248 yrkande 8, 1989/90:T258 yrkande 3, 1989/90:T327 yrkande 1 och 1989/90:T410 yrkande 7,

res. 43 (m, fp)

res. 44 (mp)

60. beträffande *program för modernisering av vägnätet*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T40 yrkande 7,

res. 45 (c)

61. beträffande *finansiering av kringfartsleder*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T312 yrkande 3,

62. beträffande *en inlandsväg Göteborg—Karesuando*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T301,

63. beträffande *en inlandsväg öster om Väneren*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T310,

64. beträffande *riksvägarna 50 och 60 som delar av en planerad inlandsväg*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T321 i denna del,

65. beträffande *den s.k. Bergslagsdiagonalen*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T223 yrkande 1 i denna del, 1989/90:A65 yrkande 1, 1989/90:A67 och 1989/90:A90 yrkande 1,

66. beträffande *Dackeleden*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T340,

67. beträffande *den s.k. Råta linjen*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T306,
68. beträffande *stamvägnät*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T223 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T231 yrkande 4, 1989/90:T309 och 1989/90:T321 i denna del,
69. beträffande *vägväsendet i Stockholms län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T209 i denna del, 1989/90:T219 yrkande 1, 1989/90:T229 i denna del, 1989/90:T247 yrkande 3, 1989/90:T256 yrkande 2 i denna del och yrkande 3, 1989/90:T317 och 1989/90:A101 yrkande 1,
70. beträffande *vägväsendet i Södermanlands län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T315,
71. beträffande *vägväsendet i Östergötlands län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T332,
72. beträffande *vägväsendet i Jönköpings län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T326 och 1989/90:T333,
73. beträffande *vägväsendet i Kronobergs län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T244,
74. beträffande *vägväsendet i Kalmar län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T302 yrkandena 1 och 2 och 1989/90:T328,
75. beträffande *vägväsendet i Gotlands län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T31,
76. beträffande *vägväsendet i Blekinge län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:A117 yrkande 5,
77. beträffande *vägväsendet i Kristianstads och Malmöhus län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T203 yrkande 2, 1989/90:T207 yrkande 3, 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T253 yrkande 2 i denna del och 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del,
78. beträffande *vägväsendet i Hallands län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T245 yrkande 2 och 1989/90:T254 i denna del,
79. beträffande *vägväsendet i Göteborgs och Bohus län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T312 yrkandena 1 och 2,
80. beträffande *vägväsendet i Älvsborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T30 yrkande 1, 1989/90:T304, 1989/90:T308, 1989/90:T316 yrkandena 1 och 2, 1989/90:T327 yrkande 2, 1989/90:T329, 1989/90:T337, 1989/90:T344 yrkande 2 och 1989/90:T346 yrkande 1,
81. beträffande *vägväsendet i Skaraborgs län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T324 yrkande 1,
82. beträffande *vägväsendet i Värmlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T213 i denna del, 1989/90:T224 yrkande 1, 1989/90:T237 yrkandena 7 och 8, 1989/90:T319 yrkande 1 och 1989/90:A61 yrkande 1,

83. beträffande *vägväsendet i Örebro län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T223 yrkande 2, 1989/90:T303, 1989/90:T307, 1989/90:T322 och 1989/90:T330,
84. beträffande *vägväsendet i Västmanlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T236 yrkande 4 och 1989/90:T352,
85. beträffande *vägväsendet i Kopparbergs län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T210 yrkande 1, 1989/90:T318 och 1989/90:A65 yrkande 2,
86. beträffande *vägväsendet i Gävleborgs län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T226 i denna del,
87. beträffande *vägväsendet i Västernorrlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T235 yrkande 4, 1989/90:T313, 1989/90:T323, 1989/90:T341, 1989/90:T343, 1989/90:T351 och 1989/90:A69 yrkande 7,
88. beträffande *vägväsendet i Jämtlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T230 yrkande 1 och 1989/90:T347 yrkande 1,
89. beträffande *vägväsendet i Västerbottens län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T231 yrkandena 2, 3 och 5 och 1989/90:T305,
90. beträffande *vägväsendet i Norrbottens län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:A68 yrkandena 5 och 6,
91. beträffande *spårvägsbanvall i Norrköping*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T334,
res. 46 (vpk)
92. beträffande *spårbunden trafik i Göteborg*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T928,

Övriga vägfrågor

93. beträffande *beredskapsanslagen*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T231 yrkande 6,
94. beträffande *användning av dubbdäck*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T335, 1989/90:T338 yrkande 1 och 1989/90:T339,
95. beträffande *dränasfalt*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T336,
96. beträffande *separering av trafik*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T424 yrkande 1,
97. beträffande *bildödade renar i Norrbottens län*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T531 i denna del,

Indelning av bannätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar

98. beträffande *Bohusbanan*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T225 yrkande 6,
res. 47 (c, vpk)
99. beträffande *bandelen Sundsvall—Långsele*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T235 yrkande 3 i denna del,
res. 48 (vpk, mp)

100. beträffande *bandelarna Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T228 yrkande 1,
res. 49 (vpk)

101. beträffande *järnvägen till och från Hargshamn*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T535 i denna del och 1989/90:A75 yrkande 3,

102. beträffande *Blekinge kustbana*
att riksdagen avslår motion 1989/90:A13 yrkande 5,
res. 50 (vpk, mp)

103. beträffande *omklassificeringar av järnvägssträckor*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T225 yrkande 5,
res. 51 (c, vpk, mp)

Anslag till banverket m.m.

104. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkande 14 och 1989/90:T42 yrkande 13 till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 2 784 000 000 kr.,

res. 52 (vpk)

res. 53 (mp)

105. beträffande *kostnadsram för år 1991*
att riksdagen godkänner att en kostnadsram på 2 895 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1991,

res. 52 (vpk)

res. 53 (mp)

106. beträffande *banverkets upplåning*
att riksdagen godkänner den i propositionen föreslagna ramen för banverkets upplåning i riksgäldskontoret år 1991,

107. beträffande *anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1989/90:T32 yrkande 16, 1989/90:T42 yrkande 14, 1989/90:T45 yrkande 7, 1989/90:T252 yrkande 5 och 1989/90:T532 yrkande 2 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 200 000 000 kr.,

108. beträffande *överföring av medel*
att riksdagen godkänner att medel kan föras mellan anslagen D 1 Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar samt D 2 Nyinvesteringar i stomjärnvägar,

109. beträffande *framtida medelsanvisning till nyinvesteringar i stomjärnvägar*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1991/92,

res. 54 (c, vpk, mp)

res. 55 (m)

110. beträffande *anslag till ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader*

att riksdagen till *Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 189 000 000 kr.,

111. beträffande *Grödingebanan*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T32 yrkande 17,

112. beträffande *anslag till särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar*

att riksdagen till *Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 68 000 000 kr.,

113. beträffande *anslag till järnvägsinspektionen*

att riksdagen

a) till *Järnvägsinspektionen* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 11 052 000 kr.,

b) godkänner en kostnadsram på 11 374 000 kr. för kalenderåret 1991,

114. beträffande *anslag till försvarsuppgifter*

att riksdagen till *Banverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 37 600 000 kr.,

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

115. beträffande *statens ansvar för bannätet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T252 yrkande 7 och 1989/90:T532 yrkande 15,

res. 56 (vpk, mp)

116. beträffande *den allmänna investeringsplaneringen*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T532 yrkande 21, 1989/90:T537 yrkande 1 och 1989/90:A106 yrkande 26,

res. 57 (vpk, mp)

117. beträffande *parlamentarisk utredning*

att riksdagen avslår motion 1989/90:A111 yrkande 7,

res. 58 (c)

118. beträffande *plankorsningar mellan väg och järnväg*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T541,

119. beträffande *Arlandabanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T209 i denna del, 1989/90: T229 i denna del och 1989/90:T246 yrkande 2,

120. beträffande *järnvägsinvesteringar i Stockholms och Uppsala län*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T219 yrkande 5 och 1989/90:T256 yrkande 5,

121. beträffande *fjärrtågsstationer i Stockholm*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T246 yrkande 3,

122. beträffande *transittrafiken till Finland*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T246 yrkande 4 och 1989/90:T626 i denna del,

123. beträffande *upprustning av Nynäsbanan*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T246 yrkande 5,
124. beträffande *järnvägen till och från Hargshamn*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T535 i denna del och 1989/90:T626 i denna del,
125. beträffande *Mäljarbanan och Svealandsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T34 yrkande 1, 1989/90:T39, 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T209 i denna del, 1989/90:T223 yrkandena 4 och 5, 1989/90:T229 i denna del, 1989/90:T236 yrkande 1, 1989/90:T509, 1989/90:T540, 1989/90:T556, 1989/90:A75 yrkande 2 och 1989/90:A90 yrkande 2,
126. beträffande *Göotalandsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 4 i denna del, 1989/90:T521 i denna del och 1989/90:T537 yrkande 2,
127. beträffande *sydostkustbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T523, 1989/90:T532 yrkande 23, 1989/90:A13 yrkande 8 och 1989/90:A107 yrkande 16 i denna del,
res. 59 (vpk, mp)
128. beträffande *bandelen Mjölby—Hallsberg*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T510 och 1989/90:T558 yrkande 1,
res. 60 (vpk)
129. beträffande *bandelar i Kalmar län*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T504 yrkande 2 och 1989/90:T524,
130. beträffande *Blekinge kustbana*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T253 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T507, 1989/90:T544, 1989/90:T559, 1989/90:A9 yrkandena 2 och 3, 1989/90:A12 yrkande 3, 1989/90:A13 yrkandena 4, 6 och 7, 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del, 1989/90:A107 yrkande 16 i denna del och 1989/90:A117 yrkande 4,
res. 61 (vpk, mp)
131. beträffande *kust-till-kust-banan*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T504 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 4 i denna del och 1989/90:T529,
132. beträffande *vissa bandelar i Skåne*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T203 yrkande 4, 1989/90:T207 yrkande 5, 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T555 yrkande 2 och 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del,

133. beträffande *väst kustbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T32 yrkande 18, 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T207 yrkande 4, 1989/90:T245 yrkande 1, 1989/90:T253 yrkande 1, 1989/90:T254 i denna del, 1989/90:T257 yrkande 4, 1989/90:T514 yrkande 3, 1989/90:T522, 1989/90:T526, 1989/90:T550, 1989/90:T553, 1989/90:T555 yrkande 1 och 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del,
res. 62 (vpk, mp)

134. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T225 yrkande 7 och 1989/90:T506,
res. 63 (c, vpk, mp)

135. beträffande *Norge—Väner-länken*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T502 yrkande 1 och 1989/90:T530,

136. beträffande *Herrljunga som resecentrum*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T502 yrkande 3 i denna del och 1989/90:T516,

137. beträffande *järnvägen Uddevalla—Herrljunga (Borås)*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T514 yrkande 1 i denna del och 1989/90:T533 i denna del,

138. beträffande *järnvägen Göteborg—Borås*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T514 yrkande 2,

139. beträffande *tågtrafiken i Skaraborgs län*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T534 yrkande 1 i denna del,

140. beträffande *stomjärnvägarna i Värmlands län*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T204 yrkande 1, 1989/90:T237 yrkandena 2—4, 1989/90:T319 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T548 yrkande 2 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del,

141. beträffande *järnvägen Svanskog—Åmål*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T224 yrkande 2,

142. beträffande *Nykroppaprojektet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T34 yrkande 2, 1989/90:T237 yrkande 6 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del,

143. beträffande *NKL-banan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T28, 1989/90:T29, 1989/90:T33, 1989/90:T36, 1989/90:T204 yrkande 3, 1989/90:T213 i denna del, 1989/90:T224 yrkande 4, 1989/90:T237 yrkande 5 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del,

res. 64 (m, fp)

res. 65 (c, vpk, mp)

144. beträffande *Bergslagspendeln*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T236 yrkande 2, 1989/90:T508, 1989/90:T518, 1989/90:T542 och 1989/90:A87 yrkande 1,

145. beträffande *bandelar i Dalarna*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T205, 1989/90:T210 yrkande 2, 1989/90:T228 yrkandena 2—4 och 1989/90:T525,

res. 66 (vpk, mp)

146. beträffande *Dellenbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T208 yrkandena 2 och 3, 1989/90:T532 yrkande 20 och 1989/90:T557 yrkandena 1, 4 och 5,

res. 67 (c, vpk, mp)

147. beträffande *inlandsbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T224 yrkande 3, 1989/90:T230 yrkande 4, 1989/90:T231 yrkande 8, 1989/90:T503, 1989/90:T543 och 1989/90:T547 yrkande 4,

res. 68 (vpk, mp)

148. beträffande *snabbtåg Stockholm—Sundsvall—Härnösand*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T27, 1989/90:T226 i denna del, 1989/90:T235 yrkande 2 och 1989/90:T505,

149. beträffande *Bothniabanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T231 yrkande 7, 1989/90:T235 yrkande 1, 1989/90:T532 yrkande 22, 1989/90:T536, 1989/90:T539 yrkande 3, 1989/90:T546 yrkande 4, 1989/90:T547 yrkande 6 och 1989/90:A94 yrkande 3,

res. 69 (vpk, mp)

150. beträffande *kommunikationerna på Nordkalotten*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T206,

res. 70 (vpk)

151. beträffande *bandelen Östersund—Storlien*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T230 yrkande 3,

152. beträffande *norra stambanan*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T546 yrkande 1 och 1989/90:T547 yrkande 1,

res. 71 (vpk, mp)

Mål för SJ m.m.153. beträffande *SJs lönsamhetskrav m.m.*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T42 yrkandena 11—12 och 1989/90:T241 yrkande 6 lämnar utan erinran vad som anförts i proposition 1989/90:100 bilaga 8,

res. 72 (vpk)

154. beträffande *SJs soliditet*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T225 yrkande 9 och 1989/90:T532 yrkande 4 lämnar utan erinran vad som anförts i proposition 1989/90:100 bilaga 8,

res. 73 (c, mp)

155. beträffande *mål för SJ i övrigt*

att riksdagen i övrigt lämnar utan erinran vad som anförts i proposition 1989/90:100 bilaga 8 om mål för SJ,

156. beträffande *SJs organisation*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T212 yrkande 7,

res. 74 (m, fp)

157. beträffande *anslag till ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik*

att riksdagen med bifall till proposition 1989/90:100 bilaga 8 och med avslag på motionerna 1989/90:T40 yrkande 10, 1989/90:T233 yrkande 1, 1989/90:T532 yrkande 19 och 1989/90:T561 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 445 000 000 kr.,

res. 75 (m)

res. 76 (mp)

158. beträffande *anslag till ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier*

att riksdagen till *Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

Persontrafikfrågor

159. beträffande *utvecklingen av snabbtågstrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 13, 1989/90:T204 yrkande 2, 1989/90:T207 yrkande 6, 1989/90:T210 yrkande 3, 1989/90:T213 i denna del, 1989/90:T223 yrkande 3, 1989/90:T251 yrkande 3, 1989/90:T319 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T502 yrkandena 3 i denna del och 6, 1989/90:T533 i denna del, 1989/90:T547 yrkande 9, 1989/90:T552 yrkande 2, 1989/90:T560 och 1989/90:A61 yrkande 4,

res. 77 (c, vpk, mp)

160. beträffande *enskilda tågförbindelser m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T235 yrkande 3 i denna del, 1989/90:T512, 1989/90:T533 i denna del, 1989/90:T534 yrkandena 1 i denna del och 2, 1989/90:T547 yrkande 2 och 1989/90:T552 yrkande 1,

161. beträffande *prissättningsfrågor*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T501, 1989/90:T532 yrkande 11, 1989/90:T546 yrkande 3 och 1989/90:T547 yrkande 3,

res. 78 (vpk, mp)

162. beträffande *tåguppehåll*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T502 yrkande 5, 1989/90:T513 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 5 och 1989/90:T563,

res. 79 (vpk, mp)

163. beträffande *SJs busstrafik*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T515,

Godstrafikfrågor

164. beträffande *SJs godstrafik*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T40 yrkande 12, 1989/90:T247 yrkande 1, 1989/90:T513 i denna del, 1989/90:T519, 1989/90:T532 yrkande 18, 1989/90:T547 yrkande 5, 1989/90:T551 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del,

res. 80 (c)

res. 81 (vpk)

Övriga järnvägsfrågor

165. beträffande *SJs järnvägsmuseum*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T549 och 1989/90:T554,

166. beträffande *SJs transporter av cyklar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T342 yrkande 3,

res. 82 (mp)

167. beträffande *tågpåkörningar av renar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T531 i denna del,

168. beträffande *tågdrift med asynkronmotor*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T545.

res. 83 (vpk)

Stockholm den 18 maj 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c).

Reservationer

1. Ökad konkurrens och nya ägarformer (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Roy Ottosson (mp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T38 (fp) att en fortsatt avreglering på järnvägsområdet är viktig för att möjliggöra att järnvägens konkurrenskraft stärks. Om en trafikanordnare vill konkurrera med SJ på stomnätet bör detta tillåtas. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag till upphävande av det statliga person- och godstrafikmonopolet på järnvägen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T38 (fp) tillstyrks i denna del och yrkandet i motion T40 (c) till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ökad konkurrens och nya ägarformer*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T38 yrkande 4, med anledning av det som anförts i propositionen och motion 1989/90:T40 yrkande 11 samt med avslag på motionerna 1989/90:T42 yrkandena 1 och 2 och 1989/90:T240 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Ökad konkurrens och nya ägarformer (mom. 2)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T40 (c) att möjligheter bör skapas för andra seriösa aktörer än SJ att bedriva godstrafik på länsjärnvägarna. Även på stomjärnvägarna bör enligt utskottets mening andra transportörer än SJ kunna få bedriva godstrafik mot erläggande av avgifter till banverket.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T40 (c) tillstyrks i denna del medan syftet med yrkandet i motion T38 (fp) till en del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ökad konkurrens och nya ägarformer*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 11, med anledning av det som anförts i propositionen och motion 1989/90:T38 yrkande 4 samt med avslag på motionerna 1989/90:T42 yrkandena 1 och 2 och 1989/90:T240 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Ökad konkurrens och nya ägarformer (mom. 2)

1989/90:TU27

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "yrkande 3 avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandena i motion T42 (vpk) att privata företag inte skall tillåtas att investera i, äga och driva järnvägslinjer samt att privata företag inte skall tillåtas överta, köpa eller ansvara för vägar och väggtullar, broar och brotullar. Regeringens förslag på dessa punkter avslöjar en total underkastelse under kapitalets krav och kraven på internationalisering. En fråga som regeringen inte berör i propositionen är vem som skall ta ansvaret för de privatiserade järnvägsbanor och vägar som privata investerare överger när deras lönsamhet inte längre är tillräckligt stor.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att också motion T240 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ökad konkurrens och nya ägarformer*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T42 yrkandena 1 och 2 och 1989/90:T240 yrkande 3 samt med avslag på det som anförts i propositionen och motionerna 1989/90:T38 yrkande 4, och 1989/90:T40 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Trafikgrenarnas kostnadsansvar (mom. 3)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T32 (mp), nämligen att ett vidare synsätt på hela skatte- och avgiftssystemet bör tillämpas så att de för samhället nödvändiga skatterna tas ut där det är lämpligast för samhället som helhet. Styrande skatter och avgifter bör införas på trafikområdet i syfte att snabbt minska de negativa effekterna på miljön. Sådana ekonomiska styrmedel har av miljöavgiftsutredningen (SOU 1989:83) visats kunna vara kostnadseffektiva och ur miljösynpunkt nödvändiga komplement till den befintliga och planerade regleringen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T32 (mp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *trafikgrenarnas kostnadsansvar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T32 yrkande 3 samt med anledning av det som anförts i propositionen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Resursbehoven under 1990-talet (mom. 5)

1989/90:TU27

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

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

I likhet med vad som anförs i motion T38 (fp) anser utskottet att beslutsramen för infrastrukturinvesteringar under 1990-talet bör förstärkas med ca 10 miljarder kronor. Dessa investeringar kan finansieras dels genom att försälja statliga företag och använda inestående medel på löntagarfonderna dels genom att utnyttja olika statliga näringslivsfonder. Den nya ramen bör användas som finansieringskapital för investeringar i vägar och järnvägsanläggningar. Om dessutom banverket och vägverket ges rätt att lånefinansiera till investeringar är en flerdubbling av de tillgängliga medlen möjlig.

Delar av beslutsramarna skall enligt utskottets mening vara tillgängliga för regionalt beslutade investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande innebär att motion T38 (fp) tillstyrks i nu behandlade delar. Eftersom utskottets förslag innebär en flerdubbling av nu tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar blir övriga nu behandlade motionsyrkanden till en del tillgodosedda.

Även andra yrkanden om väg- och järnvägsinvesteringar som utskottet behandlar i kommande avsnitt kan tillgodoses. Enligt utskottet bör emellertid nu gällande beslutsordning bibehållas, vilket betyder att banverket, vägverket och länsstyrelserna skall besluta om hur de av riksdagen anvisade medlen skall användas.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *resursbehoven under 1990-talet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T38 yrkandena 2 och 3 i denna del samt med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkandena 1 och 15, 1989/90:T40 yrkande 8, 1989/90:T41, 1989/90:T42 yrkande 5, 1989/90:T201 yrkande 2, 1989/90:T250 yrkande 7, 1989/90:T252 yrkande 4, 1989/90:T528 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Resursbehoven under 1990-talet (mom. 5)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

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

Som framhålls i motion T40 (c) bör investeringsprogrammet vad gäller järnvägens infrastruktur omfatta 40 miljarder kronor i stället för

de 10 miljarder kronor som riksdagen beslutade om i samband med 1988 års trafikpolitiska beslut. Detta krav har fått stöd i det förslag till ny- och ombyggnader av bannätet som SJ utarbetat.

Det är enligt utskottets mening särskilt angeläget att arbetet med Arlandabanan snarast kan inledas samt att klartecken kan ges till sammankoppling av de svenska och norska järnvägsnäten via en bro vid Svinesund. Mälardalensbanan, Svealandsbanan, Götalandsbanan, Bothniabanan och utbyggnad av dubbelspår längs hela den svenska västkusten är andra större projekt som bör komma till stånd. Utskottets förslag till investeringsram skapar förutsättningar för att dessa projekt, liksom många andra projekt som tas upp i motioner som utskottet kommer att behandla i ett senare avsnitt kan genomföras.

Utskottet anser att det i första hand är banverket som, inom ramen för tillgängliga medel utifrån samhällsekonomiska bedömningar, skall avgöra vilka projekt som skall genomföras. För vissa större projekt kan det dock vara lämpligt att riksdag och regering fattar de avgörande besluten. Till dessa frågor återkommer utskottet.

Vad utskottet nu anfört innebär att motionerna T40 (c), T201 (c) och T250 (c) tillstyrks i nu behandlade delar. Övriga yrkanden blir till en del tillgodosedda.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *resursbehoven under 1990-talet*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T40 yrkande 8, 1989/90:T201 yrkande 2 och 1989/90:T250 yrkande 7 samt med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkandena 1 och 15, 1989/90:T38 yrkandena 2 och 3 i denna del, 1989/90:T41, 1989/90:T42 yrkande 5, 1989/90:T252 yrkande 4, 1989/90:T528 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Resursbehoven under 1990-talet (mom. 5)

Viola Claesson (vpk) anser

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

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T42 (vpk) att järnvägen bör utvecklas till en beständig stomme i landtransportsystemet. I Sverige har det inte gjorts några egentliga nyinvesteringar under de senaste trettio åren. Med tillräckliga ekonomiska anslag till upprustning och nya projekt går det att få en mycket god lönsamhet i järnvägsnätet.

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T42 (vpk) att de behov som banverket redovisat beträffande underhåll, 35 miljarder kronor, och nyinvesteringar, ca 60 miljarder kronor fram till sekelskiftet skall styra riksdagens beslut om anslag till järnvägen.

Utskottets ställningstagande innebär att övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda. Även övriga mo-

tionsyrkanden om upprustning och utbyggnad av olika järnvägsbanor som utskottet behandlar i ett senare avsnitt torde kunna tillgodoses. I första hand bör dock banverket, inom ramen för anvisade medel, besluta i dessa frågor.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *resursbehoven under 1990-talet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T42 yrkande 5 samt med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkandena 1 och 15, 1989/90:T38 yrkandena 2 och 3 i denna del, 1989/90:T40 yrkande 8, 1989/90:T41, 1989/90:T201 yrkande 2, 1989/90:T250 yrkande 7, 1989/90:T252 yrkande 4, 1989/90:T528 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Resursbehoven under 1990-talet (mom. 5)

Roy Ottosson (mp) anser

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

I motion T32 (mp) framhålls att regeringens ambitionsnivå vad gäller investeringar i infrastrukturen är alltför låg. Utskottet delar denna uppfattning. Investeringarna bör företrädesvis göras inom järnvägsektorn och kollektivtrafiken.

En omfattande utbyggnad och förbättring av järnvägsnätet i hela landet krävs för att klara miljökraven på trafiksystemet. Utskottet tillstyrker därför yrkandena i motionerna T32 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) att minst 65 miljarder kronor skall nyinvesteras i järnvägar under de närmaste tio åren. I motion T32 (mp) redovisas vilka projekt som torde kunna genomföras under 1990-talet om riksdagen under denna period anvisar 65 miljarder kronor för järnvägsinvesteringar. Utskottet tillstyrker även yrkandet i motion T32 (mp) att riksdagen som sin mening bör ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en kraftigt höjd ambitionsnivå vad gäller investeringar i järnvägar och kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande innebär att övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda. Det innebär vidare att övriga motionsyrkanden om utbyggnad av enskilda järnvägsbanor som utskottet behandlar i ett senare avsnitt torde kunna tillgodoses. I första hand bör dock banverket, inom tillgängliga ramar och utifrån samhällsekonomiska bedömningar fatta beslut i dessa frågor.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *resursbehoven under 1990-talet*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T32 yrkandena 1 och 15, 1989/90:T252 yrkande 4, och 1989/90:T532 yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1989/90:T38 yrkandena 2

och 3 i denna del, 1989/90:T40 yrkande 8, 1989/90:T41, 1989/90:T42 yrkande 5, 1989/90:T201 yrkande 2, 1989/90:T250 yrkande 7 och 1989/90:T528 yrkande 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

9. Utrikestrafiken (mom. 6)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 47 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "de avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i de båda motionerna, nämligen att det inte minst av miljöskäl är angeläget att knyta samman de nordiska länderna med ett snabbtågsnät. Regeringen bör därför snarast ta kontakt med sina kollegor i övriga nordiska länder och inleda diskussioner som skall syfta till att ett sådant nät kan etableras. Som framhålls i motion T532 (mp) är det också nödvändigt att sammanfoga ett nordiskt nät med det europeiska snabbtågsnätet.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motionsyrkandena i allt väsentligt tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *utrikestrafiken*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T250 yrkande 8 och 1989/90:T532 yrkandena 6 och 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

10. Näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering (mom. 7)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 48 som börjar med "Utskottet anser" och på s. 49 slutar med "Motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser, såsom framhålls i motion T45 (m), att verken själva bör få göra sina affärsmässiga bedömningar av och prioriteringar mellan olika investeringar, och välja den från teknisk och ekonomisk synpunkt lämpligaste tidpunkten för investeringarna. Förskjutningar i tiden kan åstadkommas genom upplåning som sedan återbetalas med exempelvis ökade intäkter eller anslagsmedel som faller ut senare. Målet skall vara att endast lönsamma investeringar kommer till stånd, men att å andra sidan alla lönsamma investeringar genomförs. Därigenom bör det bli möjligt att åstadkomma finansieringsmodeller som inte bygger på att medel fördelas över statsbudgeten. Vissa regionalpolitiskt motiverade investeringar måste dock finansieras över statsbudgeten.

Affärsverken bör tillåtas att försälja exempelvis mark och byggnader om de influerna medlen kan användas så att de ger högre avkastning. När det är förmånligare att hyra eller leasa jämfört med att äga tillgångar bör denna möjlighet stå öppen.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder i enlighet med vad utskottet angivit.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T45 (m) tillstyrks i denna del medan syftet med övriga motionsyrkanden till en del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T45 yrkande 1, med anledning av det som anförts i propositionen samt motionerna 1989/90:T32 yrkandena 6 och 7 och 1989/90:T40 yrkande 17 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering (mom. 7)

Rune Thorén (c), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 48 som börjar med "Utskottet anser" och på s. 49 slutar med "Motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att finna nya finansieringsformer vid sidan av statsbudgeten för att den nödvändiga utbyggnaden av infrastrukturen skall kunna genomföras. Som framhålls i motionerna T32 (mp) och T40 (c) är det nödvändigt att lägga fast klara riktlinjer då näringslivet medverkar vid finansieringen. Sådana riktlinjer anges inte i propositionen.

Enligt utskottets mening får riksdagen möjligheter att styra såväl den totala investeringsnivån som inriktningen om investeringarna inte försämrats. Statsmakterna måste ha ansvaret för planeringen och utbyggnaden av infrastrukturen.

Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag om riktlinjer för näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering vid utbyggnaden av infrastrukturen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna T32 (mp) och T40 (c) blir tillgodosett medan motion T45 (m) avstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering* att riksdagen med anledning av det som anförts i propositionen samt motionerna 1989/90:T32 yrkandena 6 och 7 och 1989/90:T40 yrkande 17 samt med avslag på motion 1989/90:T45 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

12. Finansiering av järnvägsinvesteringar (mom. 8)

1989/90:TU27

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Roy Ottosson (mp), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 49 som börjar med "Utskottet anser" och på s. 50 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i flera av motionerna att det utbyggnadsprogram av järnvägen som måste genomföras inte kan förverkligas inom den nuvarande ramen för statsbudgeten. Banverket bör därför ges möjlighet att finansiera sina investeringar genom lån. En finansieringsmetod som därvid särskilt bör övervägas är utgivandet av särskilda järnvägsobligationer. Tiden för introduktion av järnvägsobligationer kan just nu vara särskilt väl vald eftersom en betydande stock av premie- och sparobligationer förfaller till inlösen inom de närmaste åren.

Regeringen bör se till att den utredning om nya finansieringsformer som har tillsatts beaktar de synpunkter som utskottet angivit.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T38 (fp), T40 (c), T212 (fp), T344 (fp), T502 (c), T532 (mp) och T538 (s) till väsentlig del blir tillgodosedda medan övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *finansiering av järnvägsinvesteringar*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T38 yrkande 3 i denna del, 1989/90:T40 yrkande 14, 1989/90:T212 yrkande 8, 1989/90:T344 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 2 och 1989/90:T538 samt med avslag på motion 1989/90:T42 yrkandena 6—8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. Finansiering av järnvägsinvesteringar (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 49 som börjar med "Utskottet anser" och på s. 50 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

För att klara den nödvändiga upprustningen och utbyggnaden av järnvägsnätet är det nödvändigt att utnyttja nya finansieringskällor. Utskottet anser att följande förslag bör genomföras. AP- och löntagarfonderna borde kunna utnyttjas som ett viktigt redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringarna. De vinstrikaste företagen bör kunna åläggas en infrastrukturskatt. Det är vidare hög tid att införa en flygbränsleskatt som bör ligga på en nivå som motsvarar bilismens bensinskattesystem. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag enligt de riktlinjer utskottet angivit.

Idén med järnvägsobligationer för småsparare är enligt utskottets mening intressant men förutsätter en diskussion och ett ställningstagande till om sparandet över huvud taget skall användas till investeringar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T42 (vpk) tillstyrks i nu behandlade delar och övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *finansiering av järnvägsinvesteringar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T42 yrkandena 6—8 samt med avslag på motionerna 1989/90:T38 yrkande 3 i denna del, 1989/90:T40 yrkande 14, 1989/90:T212 yrkande 8, 1989/90:T344 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 2 och 1989/90:T538 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Vissa avgiftsfinansierade vägprojekt (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 51 som börjar med "Som framgår" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T32 (mp) att det inte nu finns någon anledning att godta förslaget i propositionen att inom en ram på 500 milj. kr. bemyndiga vägverket att ta upp lån eller ställa borgen till väginvesteringar. Det är inte heller nu lämpligt att bemyndiga vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt. Regeringens förslag på dessa två punkter bör avslås.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *vissa avgiftsfinansierade vägprojekt*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T32 yrkandena 4 och 5 avslår regeringens förslag,

15. Finansiering av väginvesteringar (mom. 11)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 52 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Som framhålls bl.a. i motionerna T43 (m), T38 (fp) och T212 (fp) krävs det ett helt nytt system för att finansiera investeringar och underhåll av vägarna. Ett framtida finansieringssystem måste vara så konstruerat att det kontinuerligt genererar tillräckliga intäkter samtidigt som det belastar trafiken på ett rättvist sätt.

För att ge incitament till ett miljövänligare beteende bör fordon som inte ger miljöskador och som inte sliter på vägarna inte belastas med

skatter och avgifter i någon mer påtaglig utsträckning. Detta talar för att den fasta avgiften, den årliga fordonsskatten, inte skall vara särskilt hög. I stället bör någon form av rörliga avgifter användas.

Alla fordon bör betala kilometeravgift och miljöavgift vilka avgifter eventuellt kan relateras till bränsleförbrukningen.

Grundtanken bör vara att kilometeravgifterna skall finansiera byggande och underhåll av vägarna. Dessa avgifter skall då inte behöva gå omvägen över statsbudgeten utan skall kunna disponeras direkt av de vägensvariga instanserna. Glesbygdsproblemen måste lösas på särskilt sätt. Ett sätt kan vara särskilda bidrag eller avdrag för personer som är bosatta inom särskilda områden.

Utskottet anser att den utredning om olika finansieringsformer som regeringen har tillsatt bör få direktiv att belysa konsekvenserna av ett avgifts- och finansieringssystem som angivits ovan.

Utskottet är vidare positivt inställt till att vägverket genom lån eller avgiftsbeläggning av vissa vägsträckor finansierar väginvesteringar. Det är emellertid viktigt att slå fast att avgiftsfinansiering skall användas för nya vägprojekt, t.ex. Österleden i Stockholm. En sådan metod skall inte användas för att finansiera redan anlagda vägar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att samtliga nu behandlade motionsyrkanden i större eller mindre utsträckning blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *finansiering av väginvesteringar*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T38 yrkande 3 i denna del, 1989/90:T43, 1989/90:T212 yrkande 5, 1989/90:T215 yrkandena 12 och 15, 1989/90:T219 yrkande 3, 1989/90:T230 yrkande 2, 1989/90:T248 yrkandena 9–11, 1989/90:T314 yrkande 2, 1989/90:T344 yrkande 1, 1989/90:T345 samt 1989/90:T347 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. Storstadsförhandlare (mom. 12)

Rune Torén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 53 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "om storstadsförhandlare" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T40 (c) är trafiken de tre storstadsregionernas största miljöproblem samtidigt som en väl fungerande trafik är avgörande för medborgarnas välfärd och levnadsstandard. Utskottet anser att det av miljöskäl är av stor betydelse för de tre storstadsregionerna att rejäla satsningar omgående kommer till stånd. Utredningar finns i regel färdiga men samordning och prioritering samt rejäla satsningar återstår.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T40 (c) tillstyrks i denna del medan motionerna T44 (s), T219 (m) yrkande 6 och T246 (c) till väsentlig del blir tillgodosedda vilket bör av riksdagen ges regeringen till känna. Yrkande 4 i motion T219 (m) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *storstadsförhandlare*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 19, med anledning av det som anförts i propositionen och motionerna 1989/90:T44, 1989/90:T219 yrkande 6 och 1989/90:T246 yrkande 1 samt med avslag på motion 1989/90:T219 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

17. Storstadsförhandlare (mom. 12)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 53 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "om storstadsförhandlare" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T219 (m), nämligen att behoven i Stockholms läns trafikinfrastruktur genom 1970- och 1980-talens eftersläpningar blivit så stora att de gängse planerings- och resursfördelningssystemen inte längre räcker till. Det måste till ett klarare samband mellan inbetalda skatter och avgifter och vad regionen får i investeringsresurser.

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T219 (m) att intäkterna från den progressiva skatteutjämningsavgiften, den tillfälliga regionala fastighetsskatten och den regionala investeringsavgiften i Stockholms län under en övergångsperiod bör återföras till länet för investeringar i transportsystemet och därefter avskaffas. Utskottet tillstyrker även yrkandet i motionen att förhandlingsmannen för Stockholmsregionens trafikfrågor bör ges direktiv som säkrar kontinuitet för större investeringar under en längre period.

Vad utskottet nu anfört, vilket även innebär att övriga motionsyrkanden delvis blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *storstadsförhandlare*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T219 yrkandena 4 och 6 samt med anledning av det som anförts i propositionen och motionerna 1989/90:T40 yrkande 19, 1989/90:T44 och 1989/90:T246 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

18. Bilavgifter m.m. i storstäderna (mom. 13)

1989/90:TU27

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 54 som börjar med "Storstadstrafikkommittén" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att nya finansieringsformer måste tas fram för att möjliggöra en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken i storstäderna. Storstadstrafikkommittén (STORK) har lagt fram förslag som innebär att kommunerna skall ges möjlighet att införa bilavgifter för trafiken i innerstäderna. Intäkterna från dessa avgifter skall användas för utbyggnad av kollektivtrafiken.

Enligt utskottets mening bör regeringen snarast för riksdagen lägga fram förslag som innebär att kommunerna ges möjligheter att införa bilavgifter. Även andra typer av avgifter kan övervägas. Som framhålls i motionerna bör intäkterna från avgifterna användas till investeringar för kollektivtrafikens modernisering och utbyggnad.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosedda bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *bilavgifter m.m. i storstäderna*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T239, 1989/90:T246 yrkande 6, 1989/90:T247 yrkande 4 och 1989/90:T250 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

19. Vägverkets och banverkets organisation (mom. 14)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 54 som börjar med "Tidigare har" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att vägutbyggnaden och väghållningen i huvudsak bör finansieras genom avgifter som direkt bör överföras till vägverket. Som en följd av ett sådant system bör vägverket ombildas till affärsverk med inkomster relaterade till verksamheten snarare än till politiska beslut. Möjligheten för vägverket att skaffa kapital på den öppna lånemarknaden skulle därmed också underlättas.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motionerna T215 (m) och T325 (m) tillstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringen till känna. Yrkandet i motion T42 (vpk) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *vägverkets och banverkets organisation*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T215 yrkande

16 och 1989/90:T325 samt med avslag på motion 1989/90:T42 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till kända vad utskottet anfört,

1989/90:TU27

20. Vägverkets och banverkets organisation (mom. 14)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 54 som börjar med "Tidigare har" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det självklart att samhället skall ha ett avgörande inflytande över vägar, järnvägar och trafikförsörjning. Om privata vinstintressen ges möjlighet att ta över och styra delar av infrastrukturen kan inte samhället samtidigt garantera att hela landets transportbehov blir tillgodosedda. Det är därför, enligt utskottets mening, nödvändigt att riksdagen nu slår fast att vägverket och banverket inte skall ombildas till affärsdrivande verk.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandet i motion T42 (vpk) tillstyrks, hör av riksdagen ges regeringen till kända. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. *beträffande vägverkets och banverkets organisation*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T42 yrkande 3 samt med avslag på motionerna 1989/90:T215 yrkande 16 och 1989/90:T325 som sin mening ger regeringen till kända vad utskottet anfört,

21. Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn (mom. 16)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Utskottet delar" och på s. 57 slutar med "blir tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening står det klart att det är nödvändigt att kraftigt öka såväl väg- som järnvägsinvesteringarna. Den nödvändiga investeringsökningen kan finansieras såväl genom ökade anslag över statsbudgeten som genom att utnyttja alternativa finansieringsformer.

Utskottet anser att då medel anvisas över statsbudgeten bör i första hand ordinarie anslag utnyttjas. Därmed skapas garantier för att medlen används på ett så effektivt sätt som möjligt.

Regeringens förslag till en infrastrukturfond är ytterst anmärkningsvärt. Förslaget innebär att riksdagen skulle bemyndiga regeringen att använda 5 miljarder kronor till ändamål som är mycket knapphändigt

beskrivna. Det finns heller ingen redovisning i propositionen av vem som skall besluta om utnyttjandet av fondmedlen. Det är vidare oklart hur fonden skall finansieras.

Utskottet anser därför att riksdagen bör avvisa regeringens förslag till infrastrukturfond. Regeringen bör i stället i kommande budgetproposition återkomma till riksdagen med förslag till resursförstärkningar på transportområdet. Därvid bör också redovisas hur dessa resursförstärkningar skall finansieras.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motionerna T38 (fp) och T45 (m) tillstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringens till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T38 yrkande 1 och 1989/90:T45 yrkande 6 samt med avslag på regeringens förslag och motionerna 1989/90:T32 yrkande 19 och 1989/90:T40 yrkandena 15 och 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

22. Vägnätet och bilismen m.m. (mom. 18)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 59 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör investeringar i trafikens infrastruktur företrädesvis göras inom järnvägssektorn och kollektivtrafiken. Utbyggnaden av vägarna måste begränsas starkt, och skötseln av de befintliga vägarna måste förbättras. Viss person- och godstrafik på vägarna kan då överföras till järnvägarna, och kollektivtrafiken kan växa på privatbilismens bekostnad, vilket sammantaget medför minskad biltrafik. Några ytterligare motorvägar eller stora bilbroar bör vidare enligt utskottets mening inte byggas.

Till stöd för sina sålunda redovisade ståndpunkter vill utskottet bl.a. åberopa de omfattande skador på miljö och hälsa som vägtrafiken medför. Bilavgaserna är giftiga och frätande och bidrar till stor del till försurning, skogsdöd, övergödning av kusthav, växthuseffekten, korrosionsskador, astma och andra sjukdomar i andningsapparaten. Vägtrafiken är vidare förenad med stora olycksrisker. Tiotusentals människor skadas och mer än 800 dödas varje år. En alltför omfattande vägtrafik medför också trängselproblem och därmed sammanhängande förluster för såväl företag som enskilda och det offentliga. Vägtrafiken kostar också stora pengar i form av väg- och gatuunderhåll, parkeringsplatser m.m. Dessa kostnader har under senare år ökat så snabbt att vägkapitalet har börjat utarmas.

Vad utskottet sålunda anfört — och som torde tillgodose syftet med de motionsyrkanden som nu är i fråga — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *vägnätet och bilismen m.m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkande 2, 1989/90:T42 yrkande 10 i denna del samt 1989/90:T220 yrkandena 1, 9 och 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

23. Målsättningen för drift och underhåll av vägar (mom. 19)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 60 som börjar med "Som framgår" och slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att målsättningen för drift och underhåll av vägar i första hand bör vara att upprätthålla nuvarande vägars tekniska standard samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till godtagbar standard.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *målsättningen för drift och underhåll av vägar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T215 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

24. Vägverkets avkastningsberäkningar av investeringar (mom. 22)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 61 som börjar med "Den decentraliserade" och slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att vägprojektens nyttoeffekter bör vara styrande för ordningen över landet vad avser byggande. Med det sagda tillstyrker utskottet motion T215 (m) yrkande 14. Syftet med motion T219 (m) yrkande 2 torde genom utskottets ställningstagande få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *vägverkets avkastningsberäkningar av investeringar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T215 yrkande 14 och med anledning av motion 1989/90:T219 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

1989/90:TU27

25. Medelsanvisning för ämbetsverksuppgifter (mom. 23)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 62 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en medelsanvisning på 9 484 000 kr. bör vara tillfyllest. Motionsyrkandet tillstyrks följaktligen.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *medelsanvisning för ämbetsverksuppgifter* att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motion 1989/90:T32 yrkande 8 till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.* för budgetåret 1990/91 anvisar ett förslagsanslag på 9 484 000 kr.,

26. Medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m. (mom. 24)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 62 som börjar med "Vad gäller" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motion T45 (m) uttalade uppfattningen att 6 373 milj. kr. bör anvisas under anslaget för nästa budgetår. Utskottet tillstyrker således yrkande 8 i nämnda motion. Detta ställningstagande innebär att syftet med motion T32 (mp) yrkande 9 torde få anses tillgodosett och att syftet med de övriga motionsyrkandena som nu är i fråga torde få anses delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T45 yrkande 8, med avslag på motion 1989/90:T40 yrkande 6 i denna del samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T32 yrkande 9, 1989/90:T40 yrkande 2, 1989/90:T320 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T350 yrkande 2 i denna del och 1989/90:A118 yrkande 41 i denna del till *Drift och underhåll av statliga vägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 6 373 000 000 kr.,

27. Medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m. samt medelsanvisning för särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m. (mom. 24 och 54)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 62 som börjar med "Utskottet befarar" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Eftersom vägunderhållet är starkt eftersatt är det enligt utskottets mening angeläget att avvägningen mellan kostsamma nybyggnadsprojekt på vägområdet och insatser för att bibehålla det existerande vägkapitalet betraktas på ett annat sätt än hittills. Det är — som motionärerna framhåller — anmärkningsvärt begränsade förbättringar i det samlade vägnätet som åstadkoms genom nybyggnader. Om vägnätet skall nå upp till en standard som av transporttekniska och ekonomiska skäl är rimlig torde det krävas hundratals år av nybyggande. Mot denna bakgrund bör underhållsbegreppet vidgas till att också inrymma vissa moderniseringar. För att främja en utveckling med denna inriktning bör anslagen B 2 Drift och underhåll av statliga vägar och B 7 Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder slås samman till ett nytt anslag med beteckningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar.

Vidgningen och sammanslagningen av anslagen bör innebära att insatser för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten stimuleras. Målsättningen bör vara att åstadkomma ett smidigare och jämnare trafikflöde inom ramen för det befintliga vägnätet.

Vidare delar utskottet den i c-motionerna uttalade uppfattningen att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 1 miljard kronor för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet.

Under det nya anslaget bör således anvisas 7 529,8 milj. kr. eller 1 miljard kronor utöver regeringens förslag. Anslagsökningen bör i sin helhet användas för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet.

Med det anförda finner utskottet syftet med samtliga c-yrkanden som nu är i fråga tillgodosett. Syftet med de övriga motionsyrkandena, som nu är i fråga, torde få anses delvis tillgodosett.

dels att den del av utskottets yttrande på s. 75 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "fråga avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet har i det föregående förordat att anslaget för drift och underhåll av statliga vägar och anslaget för särskilda bärighetshöjande åtgärder slås samman till ett nytt anslag med beteckningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar. Av det ställningstagandet följer att syftet med yrkandet i c-motionen, i den del som nu är i fråga, torde få anses tillgodosett. Yrkandena i vpk- och mp-motionerna avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 24 och 54 bort ha följande lydelse:
24. och 54.

att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1989/90:T32 yrkande 9, 1989/90:T40 yrkandena 2 och 6, 1989/90:T45 yrkande 8, 1989/90:T320 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T350 yrkande 2 i denna del och 1989/90:A118 yrkande 41 i denna del samt med avslag på motionerna 1989/90:T32 yrkande 13, 1989/90:T42 yrkande 15, 1989/90:T220 yrkande 18 och 1989/90:T241 yrkande 1 *dels* beslutar att avskaffa anslagen Drift och underhåll av statliga vägar och Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder samt att upprätta ett anslag med benämningen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar, *dels* till *Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 7 529 800 000 kr.,

28. Tioårsprogram för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet m.m. (mom. 25)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 63 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

En betydande andel av det statliga vägnätet består av grusvägar. Det är framför allt länsvägnätet som saknar beläggning. Hela 3 000 mil av sammanlagt 8 000 mil länsvägar saknar beläggning.

Vägstandarden spelar enligt utskottets mening en avgörande roll för glesbygdens utveckling. En kraftfull satsning på upprustning av länsvägnätet genom att belägga och förstärka bärigheten på grusvägarna skulle få stor regional- och näringspolitisk betydelse. Grusvägarna har en mycket stor betydelse för skogsindustrin, som är en av våra allra främsta exportnäringar och som varje år tillför oss handelsintäkter på ca 50 miljarder kronor. Det är därför enligt utskottets uppfattning av nationalekonomiskt intresse att de delar av landets infrastruktur som utgör en betydande förutsättning för skogsnäringens verksamhet har en god standard. Lantbruket är på liknande sätt beroende av transporter på dessa vägar.

Mot den angivna bakgrunden finner även utskottet det angeläget att regeringen förelägger riksdagen ett tioårsprogram för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet. Utskottet tillstyrker sålunda motionerna T40 (c) yrkande 1, T320 (c) yrkande 2, såvitt nu är i fråga, T350 yrkande 2, såvitt nu är i fråga och motion A118 (c) yrkande 41, såvitt nu är i fråga. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses i väsentlig mån tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *tioårsprogram för beläggning av grusvägar inom länsvägnätet m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T40 yrkande 1, 1989/90:T320 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T350 yrkande 2 i denna del och 1989/90:A118 yrkande 41 i denna del samt med anledning av motionerna 1989/90:T320 yrkande 1, 1989/90:T349, 1989/90:T350 yrkande 1 och 1989/90:A94 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

29. Automatisk hastighetsövervakning (mom. 31)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 64 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör automatisk hastighetsövervakning inte förekomma. Utskottet avstyrker därför regeringens förslag att 5 milj. kr. av anslaget för drift och underhåll av statliga vägar skall få användas för inköp av utrustning för automatisk hastighetsövervakning. Medlen bör i stället användas för drift och underhåll av statliga vägar.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

31. beträffande *automatisk hastighetsövervakning*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T45 yrkande 2 och med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

30. Medelsanvisning för byggande av riksvägar (mom. 34)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 65 som börjar med "Utskottet tillstyrker regeringens" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motion T32 (mp) uttalade uppfattningen att en medelsanvisning på 412 milj. kr. bör vara tillfyllest. Utskottet tillstyrker följaktligen yrkande 10 i nämnda motion. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T42 (vpk) yrkande 17 torde få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

34. beträffande *medelsanvisning för byggande av riksvägar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T32 yrkande 10 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T42 yrkande 17 till *Byggande av riksvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 412 000 000 kr.,

31. Kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6 (mom. 35)

1989/90:TU27

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 65 som börjar med "Utskottet tillstyrker att" och slutar med "av anslaget" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det felaktigt att anslaget Byggande av riksvägar belastas med vägverkets räntekostnader för utbyggnaden av väg E6 på sträckan Stenungsund—Ljungskile. Enbart kapitalkostnaden för krediten som gäller 1989/90 beräknas till 100 milj. kr. Kostnaden bygger på den uppgörelse som regeringen och Volvo tidigare gjort och är alltså en direkt företagssubvention. Kostnaden bör enligt utskottets mening belasta Volvo — inte staten.

Med det sagda avstyrker utskottet regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6*
att riksdagen avslår regeringens förslag att riksdagen godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget B 3. Byggande av riksvägar för att täcka kapitalkostnader för utbyggnader av väg E6 som motorväg på delen Stenungsund—Ljungskile,

32. Vissa väg- eller brobyggen (mom. 36)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 65 som börjar med "Vad först" och på s. 66 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser för sin del att den s.k. Bergslagsdiagonalen inte bör byggas. Härför avsedda medel bör — som framhålls i motion T228 (mp) — satsas på järnvägar i stället. Även i motion T42 (vpk) framhålls att järnvägen måste gynnas på bekostnad av bl.a. vägtrafiken.

I likhet med de motionärer som står bakom motion T235 (mp) finner även utskottet det olämpligt att bygga en ny E4-bro över Ångermanälven.

Utskottet delar också den i motion T353 (mp) uttalade uppfattningen att det pågående motorvägsbygget mellan Heberg och Långås i Halland bör stoppas, åtminstone till dess järnvägen mellan Malmö och Oslo är utbyggd till dubbelspår.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkanterna tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *vissa väg- eller brobyggen*
att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T228 yrkande 6, 1989/90:T235 yrkande 5 och 1989/90:T353 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 66 som börjar med "Beteckningen Scandinavian" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Det nordiska Scan-Linkkonsortiets inflytande över regeringarna har enligt utskottets mening öppnat vägen för överdimensionerade vägsatsningar som är förödande för människor och miljö. Konsortiets samarbete med de västeuropeiska Rundabordsindustrialisterna, Deutsche Bank m.fl. har pressat fram motorvägsbyggen som är en provokation mot alla miljöintressen. I sin nit att tillfredsställa övernationella EG-intressen låter regeringen miljöhänsynen underordnas. Någon avvägning mot andra transportsätt och färdmedel har inte gjorts. Vad utskottet sålunda anfört — och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandet såvitt nu är i fråga — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *Scandinavian Link*

att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T241 yrkande 4 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

34. Medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m. (mom. 39)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 68 som börjar med "Vad först" och slutar med "anslaget avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till den i m-motionen uttalade uppfattningen att 1 118,8 milj. kr. bör anvisas under anslaget för nästa budgetår. Yrkande 4 i nämnda motion tillstyrks följaktligen. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna T212 (fp) yrkande 16 och T342 (mp) yrkande 1 torde få anses delvis tillgodosett. Vidare torde syftet även med motionerna T32 (mp) yrkande 11 och T40 (c) yrkande 18, i de delar dessa yrkanden avser medelsanvisningens storlek, få anses delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1989/90:T45 yrkande 4 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T212 yrkande 16, 1989/90:T32 yrkande 11, i den del yrkandet avser medelsanvisning, 1989/90:T40 yrkande 18, i den del yrkandet avser medelsanvisning, och 1989/90:T342 yrkande 1 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 118 800 000 kr.,

b) avslår motionerna 1989/90:T32 yrkande 11 och 1989/90:T40 yrkande 18, i de delar dessa yrkanden avser uppdelning av anslaget för byggande av länstrafikanläggningar, 1989/90:T32 yrkande 12, 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del och 1989/90:T532 yrkande 13,

35. Medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m. (mom. 39)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 68 som börjar med "Vad först" och slutar med "anslaget avstyrks" bort ha följande lydelse:

Riksdagen antog år 1979 en lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I samband därmed uttalade riksdagen att anpassningen borde genomföras under en tioårsperiod. Sedan dess har enligt utskottets mening alltför lite hänt för att öka tillgängligheten för de handikappade i kollektivtrafiken. Det är i många fall att föredra att handikappade människor kan använda den allmänna kollektivtrafiken i stället för färdtjänsten. Det ger den handikappade ökad frihet och blir på sikt billigare.

Mot den angivna bakgrunden tillstyrker utskottet yrkande 16 i motion T212 (fp) om att öka den av regeringen föreslagna medelsanvisningen med 50 milj. kr. Beloppet bör användas till bidrag för investeringar som ökar handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T45 (m) yrkande 4 torde få anses delvis tillgodosett. Vidare torde syftet även med motionerna T32 yrkande 11 och T40 yrkande 18, i de delar dessa yrkanden avser medelsanvisningens storlek, få anses delvis tillgodosett. Motion T342 (mp) yrkande 1 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1989/90:T212 yrkande 16 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T45 yrkande 4 och motionerna 1989/90:T32 yrkande 11 och 1989/90:T40 yrkande 18, i de delar dessa yrkanden avser medelsanvisningens storlek, till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 091 800 000 kr,

b) avslår motionerna 1989/90:T32 yrkande 11 och 1989/90:T40 yrkande 18, i de delar dessa yrkanden avser uppdelning av anslaget för byggande av länstrafikanläggningar, 1989/90:T32 yrkande 12, 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T342 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 13,

36. Medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m. (mom. 39)

1989/90:TU27

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 68 som börjar med "Vad först" och på s. 69 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till den i motion T40 (c) uttalade uppfattningen att 1 396,8 milj. kr. bör anvisas under anslaget för nästa budgetår.

Vidare finner även utskottet att den inbördes fördelningen av medlen under anslaget rör centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att riksdagen får ta ställning till huvudinriktningen genom att anslaget delas på specificerade delposter. Så bör ske fr.o.m. nästa års budgetproposition. Delposterna framgår av tabellen nedan. Den ökning av anslaget, i förhållande till regeringens förslag, med 355 milj. kr. för nästa budgetår som utskottet förordar bör — som framhålls i c-motionen — i första hand användas för att förstärka anslagets miljöprofil och fördelas på de olika delposterna på sätt som framgår av tabellen.

Länsvägar	
Länsjärnvägar	+ 150 milj. kr.
Statskommunvägar	
Kollektivtrafikanläggningar	+ 150 milj. kr.
Miljövänliga trafikmedel	+ 50 milj. kr.
Cykelleder	+ 5 milj. kr.
	<hr/>
	355 milj. kr.

Med det sagda tillstyrker utskottet motion T40 yrkande 18. Syftet med samtliga övriga yrkanden som nu är i fråga får anses helt eller delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 18 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T32 yrkandena 11 och 12, 1989/90:T45 yrkande 4, 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T212 yrkande 16, 1989/90:T342 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 13 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 396 800 000 kr.,

37. Medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m. (mom. 39)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 68 som börjar med "Vad först" och på s. 69 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till den i motion T32 (mp) uttalade uppfattningen att 1 560 milj. kr. — eller 518,2 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit — bör anvisas under anslaget för nästa budgetår.

Vidare finner utskottet det angeläget att anslaget fördelas på det sätt som framgår av följande tabell. Medlen till länsjärnvägar bör således inte få användas till t.ex. länsvägar.

Länsjärnvägar	650 milj. kr.
Cykelvägar m.m.	125 milj. kr.
Kollektivtrafikanläggningar	300 milj. kr.
Länsvägar	400 milj. kr.
Trafikmedel m.m.	85 milj. kr.

1 560 milj. kr.

Med det anförda tillstyrker utskottet yrkandena 11 och 12 i motion T32 (mp).

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med samtliga övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses helt eller delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T32 yrkandena 11 och 12 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T40 yrkande 18, 1989/90:T45 yrkande 4, 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T212 yrkande 16, 1989/90:T342 yrkande 1 och 1989/90:T532 yrkande 13 till *Byggande av länstrafikanläggningar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 1 560 000 000 kr.,

38. Separation mellan gång- och cykeltrafik (mom. 44)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 71 som börjar med "Frågor av" och slutar med "sagda motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att kommunerna bör stimuleras att bygga separata gångvägar genom att statsbidragen kon-

strueras så att det blir ekonomiskt fördelaktigt för kommunerna att separera gång- och cykeltrafik. Inte minst för att förbättra de synskadades situation är detta väsentligt.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *separation mellan gång- och cykeltrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T432 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

39. Överläggningar mellan regeringen och kommunförbundet (mom. 47)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 72 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt gällande bestämmelser får kommunerna, i mån av tillgång på medel, statligt bidrag med 95 % för driften av statskommunvägar och av väg- och gatuanläggningar för persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov och som inte är statskommunvägar. Med minskande tillgång på medel har bidragsprocenten på senare år kraftigt minskat för att nu ligga på en nivå kring ca 60. Kommunerna har sålunda fått vidkännas betydligt högre driftskostnader för ifrågavarande vägar och gator än vad statsmakterna förespeglat dem genom bidragsbestämmelsernas utformning. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att statsmakternas trovärdighet som stabil avtalspartner i förhållande till kommunerna bibehålls och att regeringen därför bör ta upp överläggningar med kommunförbundet i frågan. Vidare bör naturligtvis statskommunvägarnas finansiering tas upp i den översyn av finansieringsfrågor inom vägsektorn som regeringen nu aviserar.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. beträffande *överläggningar mellan regeringen och kommunförbundet*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

40. Medelsanvisning för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar m.m. (mom. 49)

Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Olle Östrand, Sven-Gösta Signell, Margit Sandéhn, Rune Johansson, Sten-Ove Sundström och Jarl Lander (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 72 som börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 73 slutar med "del tillgodosett" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker motionsyrkandena.

Utskottets ställningstagande innebär att det även avstyrker motionerna T316 (c) yrkande 3 om behovet av att höja anslaget till enskilda vägar och motion T324 (c) yrkande 2 om att ökade resurser bör avsättas för att förbättra statsbidragen till vägföreningarna.

dels att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *medelsanvisning för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1989/90:T37 yrkande 1, 1989/90:T40 yrkandena 3 och 4, 1989/90:T42 yrkande 16, 1989/90:T45 yrkande 5, 1989/90:T316 yrkande 3 och 1989/90:T324 yrkande 2 till *Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 482 000 000 kr.,

41. Bidragsnormerna för de enskilda vägarna m.m. (mom. 51)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 73 som börjar med "Utskottet erinrar" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att bidragsnormerna nu bör ändras så att de får den innebörd de hade innan de ändrades till följd av riksdagens beslut i maj 1984 (prop. 1983/84:100 bil. 8, bet. TU 21, rskr. 313.) Vidare anser även utskottet att bidragsreglerna bör justeras så att statsbidrag kan utgå för fler nya enskilda vägar och så att bärigheten på de enskilda vägarna kan öka.

Vad utskottet sålunda anfört — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 51 bort ha följande lydelse:

51. beträffande *bidragsnormerna för de enskilda vägarna m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T302 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

42. Medelsanvisning för särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m. (mom. 54)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 75 som börjar med "Utskottet ser" och slutar med "fråga avstyrks" bort ha följande lydelse:

Det EG-anpassade s.k. bärighetspaketet på ca 6 miljarder kronor innebär enligt utskottets mening ett enormt slöseri med samhällets resurser. I likhet med just-in-time-transporterna leder de bärighetshöjande åtgärderna till en ökning av tunga landsvägstransporter och ökat slitage på miljön och på vägarna.

Enligt utskottets mening bör regeringen snarast möjligt utfärda bestämmelser enligt vilka landsvägsfordons högsta tillåtna bruttovikt och längd reduceras från nuvarande 56 ton resp. 24 meter till 40 ton resp. 18 meter. Vidare bör högsta tillåtna drivaxeltryck begränsas till 10 ton. Med sådana bestämmelser behövs inte de särskilda bärighetshöjande åtgärderna och anslaget härför. Med tanke på att de vanliga begränsningarna för fordons längd och bruttovikt i EG-länderna, för närvarande 18 meter och 40 ton, kan även sådana begränsningar anses vara en anpassning till internationella förhållanden.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker regeringens förslag till medelsanvisning och tillstyrker motionsyrkandet om avslag på regeringens förslag.

Vad utskottet anför — och som innebär att syftet med de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga torde få anses tillgodosett — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 54 bort ha följande lydelse:

54. beträffande *medelsanvisning för särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m.*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1989/90:T42 yrkande 15 avslår regeringens förslag till medelsanvisning och 1989/90:T40 yrkande 6 i denna del,

b) med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkande 13, 1989/90:T220 yrkande 18 och 1989/90:T241 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

43. Kringfartsleder m.m. (mom. 59)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 76 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "desamma avstyrks" bort ha följande lydelse:

Kringfartsleder förbi såväl större städer som mindre orter ökar enligt utskottets mening effektiviteten i trafikföringen. De är samtidigt en god miljöinvestering. Säkerheten för främst oskyddade trafikanter förbättras avsevärt. Det kraftiga buller som uppkommer i tätorter med reflekterande ljud och i samband med ständiga accelerationer kan avskärmats och minskas.

Utsläppen minskar därför att fordon som kan framföras i jämn hastighet förorenar väsentligt mindre än fordon som står still med motorn i gång eller framförs i ryckig fart. Även bränsleförbrukningen minskar i allmänhet vid jämn fart. Vägar med bra kvalitet från

trafiksäkerhetssynpunkt och dimensionerade för aktuell trafikmängd innebär möjlighet till jämn hastighet för trafiken. Jämn hastighet innebär inte nödvändigtvis hög hastighet. Vägar som konstant är underdimensionerade och med många hinder och upprepade hastighetsnedsättningar för ökad trafiksäkerhet leder till en ojämn trafikrytm. Den ojämna trafikrytmen leder till mer skadliga utsläpp, ökad energiförbrukning och störande buller.

Att avstå från att bygga bra vägar i syfte att hindra trafik skapar ökad irritation och minskad framkomlighet. I praktiken innebär det att miljön försämras. Till detta kommer ökade kostnader för transporter, minskad samhällsekonomisk effektivitet och ökade trafikskador.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed torde syftet med samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga få anses tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 59 bort ha följande lydelse:

59. beträffande *kringsfartsleder m.m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T212 yrkande 4, 1989/90:T215 yrkande 11, 1989/90:T248 yrkande 8, 1989/90:T258 yrkande 3, 1989/90:T327 yrkande 1 och 1989/90:410 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

44. Kringfartsleder m.m. (mom. 59, motiveringen)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

att den del av utskottets yttrande på s. 76 som börjar med "Utskottet delar motionärernas" och slutar med "desamma avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening kan nya kringfartsleder ge upphov till nya och fördjupade problem såväl vad gäller trafiksäkerhet som trafikens negativa miljöeffekter. Nya kringfartsleder medför regelmässigt att vägtrafiken totalt sett ökar genom bl.a. ökad pendling, utflyttning av köpcentra och minskad konkurrensförmåga hos kollektivtrafiken gentemot privatbilismen. Ökad vägtrafik medför i sin tur ökande utsläpp av luftföroreningar och försämrad trafiksäkerhet. Dessa försämringar kan således uppträda på andra platser än där själva kringfartsleden byggs.

Utskottet vill också nyansera den bild som ges i motionerna T327 (s) och T410 (fp) av att s.k. "flaskhalsar" längs vägarna ska byggas bort av trafiksäkerhetsskäl. En utbyggnad och förbättring av vägnätet som leder till ökande hastigheter och ökande trafik medför tvärtom att en totalt sett sämre trafiksäkerhet blir resultatet.

Utskottet anser att investeringar i vägnätet ska vägas mot att i stället investera i kollektivtrafik och järnvägar, och att utveckla en mer balanserad samhällsplanering i syfte att öka trafiksäkerhet och minska trafikens negativa miljöpåverkan. En central målsättning bör därvidlag vara att minska vägtrafiken.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkan-
dena.

1989/90:TU27

45. Program för modernisering av vägnätet (mom. 60)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 77 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att vägverket, vid sidan av programmet för nybyggnad, bör utarbeta ett moderniserings- och uppgraderingsprogram för vägar som inte inom överskådlig tid kan bli föremål för nybyggnad. Inom ramen för ett sådant program kan t.ex. stigningsfiler anläggas. Det är också möjligt att genom målning och skyltning även av vägsträckor utan stigning åstadkomma särskilda omkörningsfiler på vissa sträckor. Om bilisterna vet att en säker omkörningsmöjlighet finns inom rimligt avstånd avvaktar de flesta detta tillfälle. Säkerhet och framkomlighet kan också förbättras genom att dubbla filer anläggs vid korsningar. Programmet bör ha genomförts på riksvägnätet till år 2000.

Vad utskottet sålunda anför — och som innebär att motionsyrkandet tillstyrks — bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *program för modernisering av vägnätet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

46. Spårvägsbanvall i Norrköping (mom. 91)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 83 som börjar med "Den sålunda" och slutar med "följaktligen motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärens uppfattning att en spårvägsutbyggnad till Navestad är utomordentligt angelägen från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Kostnaden härför beräknas till 80 milj. kr. Statsbidrag kan utgå med 50 % av kostnaden via anslaget för byggande av länstrafikanläggningar. Projektet har emellertid — som motionären framhåller — att konkurrera med investeringar i bl.a. länsvägar i Östergötlands län inom ramen för den flerårsplanering som gäller för byggande av länstrafikanläggningar. Denna ordning synes innebära att projektet inte kan genomföras inom överskådlig tid. Utskottet finner det emellertid för sin del angeläget att så sker snarast möjligt och tillstyrker därför motionsyrkandet om att riksdagen beslutar om ett statligt anslag på 40 milj. kr. för ändamålet för nästa budgetår.

dels att utskottets hemställan under 91 bort ha följande lydelse:

91. beträffande *spårvägsbanvall i Norrköping*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T334 till *Utbyggnad av spårvägsbanvall i Norrköping* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.,

47. Bohusbanan (mom. 98)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 85 som börjar med "Vad gäller" och slutar med "motion T225 (c) i denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att Bohusbanan bör föras till stomnätet. Med detta förslag vill utskottet markera vikten av att järnvägstrafiken planeras i ett nordiskt perspektiv.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen T225 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 98 bort ha följande lydelse:

98. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

48. Bandelen Sundsvall—Långsele (mom. 99)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 85 som börjar med "Av samma" och slutar med "till stomnätet" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T235 (mp) att bandelen Sundsvall—Långsele bör överföras till stomnätet.

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

dels att utskottets hemställan under 99 bort ha följande lydelse:

99. beträffande *bandelen Sundsvall—Långsele*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T235 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

49. Bandelarna Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle (mom. 100)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 86 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "i stomnätet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionären att Västerdalsbanan bör överföras till stomnätet. Som framhålls i motionen bör riksdagen vidare uttala att bandelarna Borlänge—Mora och Borlänge—Gävle skall kvarstå i stomnätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T228 (mp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 100 bort ha följande lydelse:

100. beträffande *bandelarna Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T228 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

50. Blekinge kustbana (mom. 102)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 86 börjar med "Vad gäller" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Vad gäller Blekinge kustbana konstaterar utskottet att banan utgör en viktig del i ett nationellt sammanhängande stomnätssystem och för kontakterna med sydöstra Sverige. Utskottet bedömer därför att banan bör tillhöra stomnätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion A13 (mp) i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 102 bort ha följande lydelse:

102. beträffande *Blekinge kustbana*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:A13 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

51. Omklassificeringar av järnvägssträckor (mom. 103)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 86 som börjar med "Enligt 1988 års" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att frågan om överflyttning av bandelar mellan stomjärnvägarna och länsjärnvägarna har så stor betydelse att beslut härom bör fattas av riksdagen. Därmed skapas enligt utskottets mening vissa garantier för att bandelar inte läggs ned i onödan. Så kan bli fallet om regeringen överför en bana från stomnätet till länsjärnvägarna och trafikhuvudmannen inte har ekonomiska möjligheter att fortsätta driften trots att denna är samhällsekonomiskt lönsam.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T225 (c) i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 103 bort ha följande lydelse:

103. beträffande *omklassificeringar av järnvägssträckor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

52. Anslag till och kostnadsram för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (mom. 104 och 105)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 87 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "kalenderåret 1991" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T42 (vpk) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 4 miljarder kronor för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar. Kostnadsramen för kalenderåret 1991 bör därmed anges till 4,2 miljarder kronor. Vidare tillstyrker utskottet den föreslagna kostnadsramen för banverkets upplåning.

Syftet med motion T32 (mp) blir med detta ställningstagande tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 104 och 105 bort ha följande lydelse:

104. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T42 yrkande 13 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T32 yrkande 14 till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 4 000 000 000 kr.,

105. beträffande *kostnadsram för år 1991*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag fastställer en kostnadsram på 4 200 000 000 kr. för drift och vidmakthållande för kalenderåret 1991,

53. Anslag till och kostnadsram för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (mom. 104 och 105)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 87 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "kalenderåret 1991" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T32 (mp) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 3,5 miljarder kronor för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar. Kostnadsramen för kalenderåret 1991 bör därmed anges till 3,6 miljarder kronor. Vidare tillstyrker utskottet den föreslagna kostnadsramen för banverkets upplåning.

Syftet med motion T42 (vpk) blir med detta ställningstagande delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 104 och 105 bort ha följande lydelse:

104. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T32 yrkande 14 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T42 yrkande 13 till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 3 500 000 000 kr.,

105. beträffande *kostnadsram för år 1991*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag fastställer en kostnadsram på 3 600 000 000 kr. för drift och vidmakthållande för kalenderåret 1991,

54. Framtida medelsanvisning till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mom. 109)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 87 börjar med "För att" och slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att riksdagen redan nu anger riktlinjer för kommande medelsberäkningar för nyinvesteringar. Utgångspunkten bör vara att anslaget till banverket så snart som möjligt kommer upp till en nivå som motsvarar en investeringsram på minst 4 miljarder kronor.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 109 bort ha följande lydelse:

109. beträffande *framtida medelsanvisning till nyinvesteringar i stomjärnvägar*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

55. Framtida medelsanvisning till till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mom. 109)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 87 börjar med "För att" och slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Riksdagen har beslutat om en investeringsram på 10 miljarder kronor under tio år. Utskottet anser att riksdagen inte redan nu bör binda sig för exakta medelsanvisningar för enskilda år under denna period.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 109 bort ha följande lydelse:

109. beträffande *framtida medelsanvisning till nyinvesteringar i stomjärnvägar*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

56. Statens ansvar för bannätet (mom. 115)

1989/90:TU27

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 89 som börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 90 slutar med "berörda delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet erinrar om att det trafikpolitiska beslutet bl.a. innebar en uppdelning av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Banverket skall svara för investeringar och underhåll på stomjärnvägarna och underhåll på länsjärnvägarna. I realiteten har det dock enligt vad utskottet erfarit framkommit att banverket inte visat sig berett att ta på sig hela kostnaden för banunderhållet, inkl. reinvesteringar. I stället söker man övervältra delar eller hela kostnaden på kommuner, län och landsting. Särskilt besvärligt har detta varit för banor som är starkt nedslitna och alltså i stort behov av reinvesteringar för att uppnå sin tidigare högre standard. Enligt utskottets mening bör därför klargöras att banverket har ett ansvar för underhållet som inte får övervältras på andra parter i samhället.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena om statens ansvar för bannätet tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 115 bort ha följande lydelse:

115. beträffande *statens ansvar för bannätet*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T252 yrkande 7 och 1989/90:T532 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

57. Den allmänna investeringsplaneringen (mom. 116)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 90 som börjar med "Med den" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att järnvägssystemet i Sverige står inför en ny utbyggnadsepok under 1990-talet. Miljöanpassningen av det moderna samhället ställer mycket stora krav på energieffektivitet och goda miljöegenskaper på transportsystemen. Stora delar av den energislösande och förorenande vägtrafiken måste därför ersättas med järnvägstrafik.

I motionerna T42 (vpk) och T532 (mp) anges en rad projekt som skulle kunna genomföras om banverket ges väsentligt ökade resurser. Utskottet delar motionärernas uppfattning att dessa utbyggnader är angelägna att genomföras och därför bör ligga till grund för den inriktning som järnvägens utveckling bör få under 1990-talet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T532 (mp) tillstyrks i denna del och att syftet med övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 116 bort ha följande lydelse:

116. beträffande *den allmänna investeringsplaneringen*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T532 yrkande 21
och med anledning av motionerna 1989/90:T537 yrkande 1 och
1989/90:A106 yrkande 26 som sin mening ger regeringen till
känna vad utskottet härom anfört,

58. Parlamentarisk utredning (mom. 117)

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 90 som börjar med "Med hänvisning" och som slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att banverket och SJ med sina begränsade befogenheter och resurser inte kan göra de totalbedömningar som är nödvändiga från bl.a. arbetsmarknads-, miljö- och industriutgångspunkt. Utskottet anser därför att en parlamentarisk utredning bör tillsättas som får i uppdrag att utreda det framtida järnvägsnätet. Härvid bör bl.a. möjligheterna till ett nordiskt snabbtågsnät utredas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion A111 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 117 bort ha följande lydelse:

117. beträffande *parlamentarisk utredning*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:A111 yrkande 7 som
sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

59. Sydostkustbanan (mom. 127)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 95 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en utbyggnad av sydostkustbanan skulle vara av stor betydelse för att stärka utvecklingen i området, bygga ut handelsutbytet med Östeuropa och skapa ett mindre sårbart järnvägssystem. Enligt utskottets mening bör projektet inrymmas i den investeringsplan för åren 1991–2000 som banverket för närvarande utarbetar. En närmare utredning och projektering av lämplig bansträcka bör skyndsamt påbörjas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T523 (c), T532 (mp), A13 (mp) och A107 (vpk) blir tillgodosedda i berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 127 bort ha följande lydelse:

127. beträffande *sydostkustbanan*
att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T523,
1989/90:T532 yrkande 23, 1989/90:A13 yrkande 8 och
1989/90:A107 yrkande 16 i denna del som sin mening ger
regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 95 börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att bansträckan Mjölby—Hallsberg har en eftersatt standard i förhållande till den trafikfunktion bandelen intar i stomnätet. Enligt utskottets mening bör en angelägen upprustning med bl.a. fler tågmötesplatser inrymmas i banverkets investeringsplanering.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T558 (vpk) tillstyrks i denna del och att syftet med motion T510 (s) blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 128 bort ha följande lydelse:

128. beträffande *bandelen Mjölby—Hallsberg*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T558 yrkande 1 och med anledning av motion 1989/90:T510 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

61. Blekinge kustbana (mom. 130)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 96 som börjar med "Regeringen har" och på s. 97 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att för utvecklingen i sydöstra Sverige är det viktigt att en snabb, attraktiv och miljövänlig tågtrafik kan erbjudas. Det är därför angeläget att kustbanan i Blekinge snarast rustas upp och elektrifieras. Enligt utskottets mening bör också banan anpassas till snabbtågsstandard. Utskottet anser, såsom också begärs i motionerna T544 (vpk), A9 (vpk) och A13 (mp) att riksdagen under den kommande femårsperioden bör anvisa erforderliga medel med utgångspunkt från den s.k. Blekingevisionen. Det innebär att minst 500 milj. kr. bör anvisas under denna period, varav ca 200 milj. kr. för nästa budgetår, för den nödvändiga upprustningen av banan. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning enligt dessa riktlinjer. Utskottet förutsätter vidare att om banan återförs till stomnätet bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning för upphandling av interregional tågtrafik på banan. Som framhålls i motion A13 (mp) torde riksdagen behöva anvisa ca 30 milj. kr. för upphandlingen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med nu behandlade motionsyrkanden blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 130 bort ha följande lydelse:

130. beträffande *Blekinge kustbana*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T253 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T507, 1989/90:T544, 1989/90:T559,

1989/90:A9 yrkandena 2 och 3, 1989/90:A12 yrkande 3, 1989/90:A13 yrkandena 4, 6 och 7, 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del, 1989/90:A107 yrkande 16 i denna del och 1989/90:A117 yrkande 4 ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

62. Västkustbanan (mom. 133)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 98 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att västkustbanan bör byggas ut i väsentligt snabbare takt än vad som för närvarande är fallet och att klartecken nu bör ges för en fortsatt sammanhängande utbyggnad av hela västkustbanan till dubbelspår. Enligt utskottets mening bör därför projektet inrymmas i den investeringsplan för åren 1991—2000 som banverket för närvarande utarbetar. Medel för ändamålet bör tas från banverkets anslag för nyinvesteringar. Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 133 bort ha följande lydelse:

133. beträffande *västkustbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T32 yrkande 18, 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T207 yrkande 4, 1989/90:T245 yrkande 1, 1989/90:T253 yrkande 1, 1989/90:T254 i denna del, 1989/90:T257 yrkande 4, 1989/90:T514 yrkande 3, 1989/90:T522, 1989/90:T526, 1989/90:T550, 1989/90:T553, 1989/90:T555 yrkande 1 och 1989/90:A52 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

63. Bohusbanan (mom. 134)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 99 som börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 100 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är en strategiskt viktig fråga att goda järnvägsförbindelser erhålls mellan Göteborg och Oslo för att järnvägen därigenom kan utvecklas till ett bra alternativ till vägtrafiken på E6. Den nuvarande enkelspåriga förbindelsen till Oslo via Kornsjö är således inte tillräcklig. Utskottet delar därför den uppfattning som framförs i motionerna att Bohusbanan bör rustas upp och förlängas till Norge. Därigenom skulle helt nya möjligheter skapas för en konkurrenskraftig person- och godstrafik på järnväg. Stora miljövinster skulle uppnås genom att landsvägstrafiken skulle begränsas. Regeringen bör snarast

uppta diskussioner med den norska regeringen om järnvägsförbindelserna mellan Göteborg och Oslo i syfte att ett beslut snabbt kan fattas om en upprustning och förlängning av Bohusbanan.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att nu behandlade motionsyrkanden tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 134 bort ha följande lydelse:

134. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T225 yrkande 7 och 1989/90:T506 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

64. NKIJ-banan (mom. 143, motiveringen)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

att den del av utskottets yttrande på s. 102 som börjar med "Vad gäller" och slutar med "för medelsanvändningen" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att anläggning av en normalspårig järnväg längs den tidigare NKIJ-banan skulle utgöra en intressant satsning för framtiden som väl kan förenas med de trafikpolitiska målsättningar som riksdagen tidigare beslutat om. Även från regionalpolitiska utgångspunkter skulle en god järnvägsförbindelse ha en stor betydelse för regionen. Utskottet förutsätter därför att banverket i sitt planeringsarbete mot denna bakgrund prövar hur behovet av goda järnvägskommunikationer kan tillgodoses i regionen.

65. NKIJ-banan (mom. 143)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 102 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrker desamma" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att NKIJ-banan har stor betydelse för utvecklingsmöjligheterna i regionen. Det är därför angeläget att en upprustning och breddning till normalspår kan genomföras. Det finansieringsintresse som berörda parter lokalt och regionalt visat för projektet bekräftar också banans betydelse. Utskottet anser därför att resterande kostnad för projektet bör inrymmas i banverkets kommande investeringsplanering. För att påskynda projektet kan det även bli aktuellt att utnyttja det anslag för vissa infrastruktursatsningar som utskottet tidigare förordat. Genom att NKIJ-projektet inrymmer samfinansiering och är näringspolitiskt och regionalpolitiskt viktigt bör investeringen väl stå i överensstämmelse med de riktlinjer för utnyttjandet av anslaget som utskottet tidigare angivit.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 143 bort ha följande lydelse:

143. beträffande *NKJ-banan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T28, 1989/90:T29, 1989/90:T33, 1989/90:T36, 1989/90:T204 yrkande 3, 1989/90:T213 i denna del, 1989/90:T224 yrkande 4, 1989/90:T237 yrkande 5 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

66. Bandelar i Dalarna (mom. 145)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 103 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en upprustning och förlängning av Västerdalsbanan till Sälen är väsentlig av turist-, miljö- och regionalpolitiska skäl. Banverket bör därför ges i uppdrag att skyndsamt påbörja en sådan projektering.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna T205 (fp), T228 (mp) och T525 (vpk) tillgodoses i denna del medan övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 145 bort ha följande lydelse:

145. beträffande *bandelar i Dalarna*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T205, 1989/90:T228 yrkandena 2 och 3 och 1989/90:T525 samt med avslag på motionerna 1989/90:T210 yrkande 2 och 1989/90:T228 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

67. Dellenbanan (mom. 146)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 104 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "om Dellenbanan" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att få klarlagt vilken utvecklingspotential som en länsjärnväg har om man utvecklar såväl teknik som organisation, säkerhetsordning, tågföring, marknadsföring m.m.

Utskottet tillstyrker därför förslagen i motionerna att pröva nya former av järnvägstrafik på olika försöksjärnvägar där Dellenbanan utgör en särskilt intressant järnvägssträcka. Dellenbanan är lämplig för ett sådant försök eftersom den är normalspårig, elektrifierad och har

ett befolkningsunderlag som ligger i gränsskiktet för bärkraftig persontrafik. Utskottet vill vidare i sammanhanget framhålla att banverket, som ansvarig sektorsmyndighet för järnvägsfrågor, bör ha rätt att stödja alla initiativ, projekt och verksamheter, typ utveckling av Dellenbanan, som kan bedömas kunna främja järnvägens utveckling. Enligt utskottets mening bör därvid banverket ges rätt att anslå 175 000 kr. som stöd till föreningen Dellenbanans Vänner för den tågtrafik som föreningen upprätthöll under banans jubileum sommaren 1989.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna i denna del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 146 bort ha följande lydelse:

146. *beträffande Dellenbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T208 yrkandena 2 och 3, 1989/90:T532 yrkande 20 och 1989/90:T557 yrkandena 1, 4 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

68. Inlandsbanan (mom. 147)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 104 som börjar med "Utskottet uttalade" och på s. 105 slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet erinrar om att inlandsbanan genom 1988 års trafikpolitiska beslut fick en särställning genom sin betydelse för bl.a. turismen. Med den organisation som nu formerats genom Inlandsbanekommunernas ekonomiska förening finns goda förutsättningar för att trafiken på banan kan utvecklas och bli framgångsrik. Ett krav är dock att staten ger tillräckligt stöd för att garantera ett hyggligt trafikutbud. En framgångsrik verksamhet förutsätter vidare att ett tillräckligt antal motorvagnar reserveras för ändamålet. På längre sikt måste även vagnarna moderniseras och deras tekniska prestanda förbättras. Med hänsyn till att banan har fullgod radioutrustning bör en satsning kunna ske på förenkling och förbilligande av tågsäkerhetssystemet för att minska kostnaden för tågklarering och tåganmälan. Vad gäller baninvesteringar bör den tidigare beslutade upprustningen av inlandsbanan med sidolinjer fullföljas. Stationerna längs banan bör vidare kunna försäljas för en symbolisk summa till berörd kommun och därefter omvandlas till resecentra.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T543 (vpk) och T547 (vpk) tillstyrks i berörda delar och övriga nu behandlade motionsyrkanden helt eller delvis tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 147 bort ha följande lydelse:

147. *beträffande inlandsbanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T543 och 1989/90:T547 yrkande 4 samt med anledning av motionerna

1989/90:T224 yrkande 3, 1989/90:T230 yrkande 4, 1989/90:T231 yrkande 8 och 1989/90:T503 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

1989/90:TU27

69. Bothniabanan (mom. 149)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 106 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en utbyggnad av Bothniabanan från nuvarande ostkustbanan/Ådalsbanan till Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå och Luleå skulle ha stor betydelse för utvecklingen i Norrland. Regeringen bör därför uppdra åt banverket att projektera med sikte på att en utbyggnad kan påbörjas under den kommande planeringsperioden. Härvid bör även prövas hur anslutningstrafiken kan ordnas på ett attraktivt sätt så att inlandsregionerna kan erbjudas goda reseomöjligheter.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna i denna del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 149 bort ha följande lydelse:

149. beträffande *Bothniabanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T40 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T231 yrkande 7, 1989/90:T235 yrkande 1, 1989/90:T532 yrkande 22, 1989/90:T536, 1989/90:T539 yrkande 3, 1989/90:T546 yrkande 4, 1989/90:T547 yrkande 6 och 1989/90:A94 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

70. Kommunikationerna på Nordkalotten (mom. 150)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 106 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "utskottet motionen" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T206 (vpk) är det angeläget för det nordiska samarbetet att kommunikationerna på Nordkalotten snabbt förbättras. En ökad satsning bör därför göras på järnvägstrafik i området. Vad gäller bandelen Boden—Haparanda bör en elektrifiering genomföras i syfte att erhålla en mer miljövänlig och effektiv tågtrafik.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 150 bort ha följande lydelse:

150. beträffande *kommunikationerna på Nordkalotten*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T206 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

71. Norra stambanan (mom. 152)

1989/90:TU27

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 107 börjar med "De banor" och slutar med "behandlade motionerna" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motionerna T546 (vpk) och T547 (vpk) är en upprustning av norra stambanan en viktig förutsättning för en ökad godstrafik på järnväg. För närvarande är kapacitetstaket nått på vissa bansträckor. En kraftig upprustning krävs därför liksom förstärkningar och anläggning av fler mötesspår. Enligt utskottets mening bör en sammanhängande upprustning tas upp i den investeringsplan som banverket för närvarande utarbetar för åren 1991–2000.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Motion T230 (s) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 152 bort ha följande lydelse:

152. beträffande *norra stambanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T546 yrkande 1 och 1989/90:T547 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

72. SJs lönsamhetskrav m.m. (mom. 153)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 107 börjar med "Enligt 1988 års" och slutar med "för SJ" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening går det med tillräckligt stora ekonomiska anslag för investeringar och underhåll att få en mycket god lönsamhet i järnvägsnätet. De nuvarande ekonomiska vinstkraven på SJ leder dock till höjda biljettpriser eller nedläggning av trafik. Med ett samhällsekonomiskt synsätt torde all miljövänlig trafik vara lönsam. Utskottet anser mot denna bakgrund att konsekvenserna av SJs lönsamhetskrav bör undersökas.

Såsom framhålls i motion T241 (vpk) har vidare SJ med 1988 års beslut fått vittgående befogenheter att agera. Enligt utskottets mening kan man redan nu konstatera att SJs nya affärsmässighet lett till felaktiga beslut. Exempel på detta är avyttringen av resebyråerna och vissa strategiska huvudverkstäder. Utskottet anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag i syfte att minska SJs affärsmässiga befogenheter.

Enligt utskottets mening måste det politiska inflytandet över SJ stärkas. Därmed skulle bl.a. det växande intresse och engagemang som finns för miljövänliga transporter kunna uppmuntras och stödjas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T42 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 153 bort ha följande lydelse:

153. beträffande *SJs lönsamhetskrav m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T42 yrkandena 11 och 12 och 1989/90:T241 yrkande 6 samt med anledning av proposition 1989/90:100 bil. 8 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

73. SJs soliditet (mom. 154)

Rune Thorén (c), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 108 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "därmed motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att SJ ges förutsättningar att utveckla en attraktiv järnvägstrafik. Med hänsyn till den tidigare eftersläpningen och bristande förnyelsen finns nu ett stort investeringsbehov. För att inte denna nödvändiga investeringsfas skall hindras bör en anpassning ske av det soliditetstal som angetts för SJ. Utskottet anser därför att underlag och förslag bör tas fram för ett lägre soliditetstal för SJ. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag till sänkt soliditetstal.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T225 (c) tillstyrks i denna del och att syftet med motion T532 (mp) tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 154 bort ha följande lydelse:

154. beträffande *SJs soliditet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 9 samt med anledning av proposition 1989/90:100 bil. 8 i denna del och motion 1989/90:T532 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

74. SJs organisation (mom. 156)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 108 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "därför motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T212 (fp) att den rollfördelning som nu skapats mellan trafikutövarer och banverket skulle renodlas om SJ fick verka i bolagsform. SJ bör därför ombildas till aktiebolag.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T212 (fp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 156 bort ha följande lydelse:

156. beträffande *SJs organisation*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T212 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

75. Anslag till ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (mom. 157)

1989/90:TU27

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 109 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T233 (m) att regeringen bör återkomma till riksdagen med en väl underbyggd analys av om anslaget för godsutveckling verkligen behövs. Utskottet kan redan nu konstatera att ett eventuellt nytt förslag till medelsanvisning bör vara på en betydligt lägre nivå än den av regeringen föreslagna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkande 1 i motion T233 (m) tillstyrks och att syftet med motion T561 (m) till väsentlig del tillgodoses medan övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 157 bort ha följande lydelse:

157. beträffande *anslag till ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T233 yrkande 1, med anledning av motion 1989/90:T561 samt med avslag på regeringens förslag och på motionerna 1989/90:T40 yrkande 10 och 1989/90:T532 yrkande 19 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

76. Anslag till ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (mom. 157)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 109 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T532 (mp) att medel erfordras för bidrag till stickspår och vagnslasttrafik m.m. För budgetåret 1990/91 bör som ett första steg 200 milj. kr. anvisas för ändamålet utöver vad regeringen förordat för övrig utveckling av godstrafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkande 19 i motion T532 (mp) tillstyrks och att syftet med motion T40 (c) tillgodoses till viss del medan övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 157 bort ha följande lydelse:

157. beträffande *anslag till ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T532 yrkande 19, med anledning av regeringens förslag och motion 1989/90:T40 yrkande 10 samt med avslag på motionerna 1989/90:T233 yrkan-

de 1 och 1989/90:T561 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 645 000 000 kr.,

1989/90:TU27

77. Utvecklingen av snabbtågstrafiken (mom. 159)

Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 110 som börjar med "Enligt vad" och på s. 111 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionerna T40 (c) och T251 (mp) är det angeläget att snabbtågsnätet byggs ut så snart som möjligt. En sådan utbyggnad skulle innebära såväl välbehövlig konkurrens som avlastning för flyget. Genom en snabb och kraftfull utbyggnad av snabbtågstrafiken skulle vidare underlaget bortfalla för en parallell kraftig utbyggnad av inrikesflyget.

Enligt utskottets mening bör det svenska snabbtågsnätet byggas ut så att det binder samman Stockholm, Göteborg och Malmö samt mellanliggande orter. Det bör vidare byggas ut från Stockholm, Karlstad, Falun, Sundsvall och Östersund. Utbyggnaden bör också förbinda Oslo med Göteborg och Stockholm.

Det är vidare angeläget att insatser görs för att öka snabbheten för järnvägen också i de delar av nätet som inte kan komma att betjänas av snabbtåg. Framtagande av en lätt, snabb vagn som kan klara 140 km/tim på stora delar av nätet inkl. länsjärnvägarna bör därför ges hög prioritet. Förberedelser bör även nu inledas för utveckling av en "andra generation" av svenska snabbtåg med högre hastigheter som kan sättas in i trafik en bit in på nästa sekel.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T40 (c) och T251 (mp) tillstyrks i denna del medan syftet med övriga motionsyrkanden till väsentlig del torde tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 159 bort ha följande lydelse:

159. beträffande *utvecklingen av snabbtågstrafiken*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T40 yrkande 13 och 1989/90:T251 yrkande 3 samt med anledning av motionerna 1989/90:T204 yrkande 2, 1989/90:T207 yrkande 6, 1989/90:T210 yrkande 3, 1989/90:T213 i denna del, 1989/90:T223 yrkande 3, 1989/90:T319 yrkande 2 i denna del, 1989/90:T502 yrkandena 3 i denna del och 6, 1989/90:T533 i denna del, 1989/90:T547 yrkande 9, 1989/90:T552 yrkande 2, 1989/90:T560 och 1989/90:A61 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

78. Prissättningsfrågor (mom. 161)

1989/90:TU27

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 111 som börjar med "Enligt de" och på s. 112 slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör järnvägens låga marginalkostnader på tåg med lediga platser utnyttjas mer för att erbjuda billigare biljetter. SJs målsättning bör därför innefatta att utveckla ett lågprissystem baserat på marginalkostnaden för främst studerande, barnfamiljer och pensionärer.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T532 (mp) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden helt eller delvis blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 161 bort ha följande lydelse:

161. beträffande *prissättningsfrågor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T532 yrkande 11 samt med anledning av motionerna 1989/90:T501, 1989/90:T546 yrkande 3 och 1989/90:T547 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

79. Tåguppehåll (mom. 162)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 112 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T532 (mp) att SJs målsättning bör vara att utveckla ett rikstäckande järnvägssystem som blir tillgängligt för så många som möjligt och att målet därvidlag skall vara att varje kommun har åtminstone en järnvägsstation i drift. Som framhålls i motion T513 (vpk) är tåguppehåll mycket betydelsefulla för glesbygdsområdena.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T532 (mp) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden helt eller delvis blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 162 bort ha följande lydelse:

162. beträffande *tåguppehåll*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T532 yrkande 5 samt med anledning av motionerna 1989/90:T502 yrkande 5, 1989/90:T513 i denna del och 1989/90:T563 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

80. SJs godstrafik (mom. 164)

1989/90:TU27

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 114 som börjar med "1988 års trafikpolitiska" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det inte minst av miljöskäl finns ett stort och växande behov av att föra över alltmer av godstransporterna från landsväg till järnväg. För att klara detta är det angeläget att utbyggnaden av kombiterminaler sker på ett miljövänligt sätt. Det innebär att lämpliga lägen för nya terminaler måste sökas där viktiga vägar och järnvägar skär varandra utanför tätorternas kärnor. Många järnvägsstationer har dock idag sin hantering av kombigods förlagd i nära anslutning till centralstationerna för persontrafik. Målsättningen att minimera de tunga transporterna i tätorterna främjas om i stället externa lägen anvisas för kombitrafikterminalerna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T40 (c) i denna del tillstyrks medan syftet med övriga motionsyrkanden helt eller delvis tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 164 bort ha följande lydelse:

164. beträffande SJs godstrafik

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T40 yrkande 12 samt med anledning av motionerna 1989/90:T247 yrkande 1, 1989/90:T513 i denna del, 1989/90:T519, 1989/90:532 yrkande 18, 1989/90:T547 yrkande 5, 1989/90:T551 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

81. SJs godstrafik (mom. 164)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 114 som börjar med "1988 års trafikpolitiska" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

I dag pågår en massiv överflyttning av gods, bl.a. malm och skogsråvara, från järnvägen till lastbil i norra Sverige. För glesbygden blir följden en försämrad miljö, sönderkörda vägar och ökade olycksrisker. Denna utveckling är dels ett resultat av många års försummelser i fråga om investeringar, dels en följd av den marknadsanpassning av SJ som blev ett resultat av 1988 års trafikpolitiska beslut. Genom den kommersialisering SJ nu genomgår har sålunda en prioritering gjorts till de stora trafikflödena och en anpassning till kombi- och systemtransporter vilket har varit till förfång för glesbygdens transportmöjligheter.

För att öka godstrafiken bör regeringen ges i uppdrag att vidta nödvändiga åtgärder så att t.ex. timmertransporterna överförs från landsväg till järnväg.

Utskottet vill vidare framhålla vikten av att godsterminalerna ges en placering som är riktig ur miljösynpunkt och ger utvecklingsmöjligheter för framtiden. SJs beslut att göra Umeå till godsterminal var därför olyckligt. Den naturliga placeringen för en godsterminal i regionen är i stället Vännäs dit en överflyttning bör göras. För att lösa problemen med transporter till och från godsterminalen i Vännäs bör byggandet av ett stickspår utredas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T513 (vpk) i denna del och T547 (vpk) tillstyrks och övriga motionsyrkanden helt eller delvis tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 164 bort ha följande lydelse:

164. beträffande *SJs godstrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T513 i denna del och 1989/90:T547 yrkande 5 samt med anledning av motionerna 1989/90:T40 yrkande 12, 1989/90:T247 yrkande 1, 1989/90:T519, 1989/90:T532 yrkande 18, 1989/90:T551 och 1989/90:A61 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

82. SJs transporter av cyklar (mom. 166)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 115 som börjar med "Enligt 1988 års" och slutar med "därför motionen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att cyklandet uppmuntras och stimuleras. Cykeln kan rätt utnyttjad utgöra ett viktigt komplement till andra transportmedel. För närvarande finns det dock en rad förhållanden som försvårar resor i kombinationen tåg—cykel. Cykeltransporter på järnväg är t.ex. väsentligt dyrare i Sverige än i jämförbara länder. Att som nu enbart kunna sända cyklar som resgods är vidare ineffektivt. Det vore mot denna bakgrund angeläget att kunna ta med sig cykeln på samma tåg som man själv reser med. Enligt utskottets mening krävs det därför förbättrade möjligheter att ta med sig cykel vid järnvägsresor.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T342 (mp) tillstyrks i berörd del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 166 bort ha följande lydelse:

166. beträffande *SJs transporter av cyklar*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T342 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

83. Tågdrift med asynkronmotor (mom. 168)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 115 börjar med "Enligt vad" och slutar med "avstyrker motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att tågdrift med asynkronmotorer är en intressant ny motorteknologi som ytterligare kan stärka järnvägens fördelar som ett energisnålt transportmedel. Genom att bromsenergin med asynkronmotorer kan omvandlas till elström som återförs till kontaktledningarna finns en betydande besparingspotential. För malmbanetraffiken mellan Kiruna och Narvik bör t.ex. de omfattande inbromsningar som krävs vid nedfarten till Narvik kunna alstra elenergi som återförs till elsystemet. För att främja och påskynda denna utveckling av ny motorteknologi bör ett särskilt utvecklingsanslag på 10 milj. kr. anvisas till SJ. Anslaget bör kunna disponeras för utredning och inköp av lok att användas inom malmbanetraffiken. Regeringen bör återkomma med förslag till medelsanvisning.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T545 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 168 bort ha följande lydelse:

168. beträffande *lågdrift med asynkronmotor*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T545 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. Näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anför:

I motion T42 (vpk) framhålls att möjligheterna att utnyttja löntagarfonderna som ett redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringar bör undersökas. Vidare bör enligt motionen förutsättningarna att inrätta en infrastrukturskatt — en skatt på de vinstrikaste företagen — undersökas. I motionen yrkas också att en flygbränsleskatt införs som skall vara på en nivå som motsvarar bilismens bensinskattesystem.

Dessa frågor behandlas av utskottet under avsnittet finansiering av järnvägsinvesteringar. I reservation 13 yrkar jag bifall till dessa förslag. Härav följer att jag anser att det är samhällets och inte näringslivets uppgift att svara för den nödvändiga utbyggnaden av infrastrukturen.

2. Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anför:

Utskottsmajoriteten framhåller att det förslag till engångsanslag på 5 miljarder kronor som regeringen bör förelägga riksdagen skall användas för att möjliggöra en tidigareläggning av infrastrukturinvesteringar i stomjärnvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikaneläggningar. Härutöver bör, enligt utskottet, anslaget disponeras för investeringar i vägar som syftar till att förbättra kollektivtraffiken.

För att undvika att en alltför stor andel av anslaget går till väginvesteringar anser vi att det borde klargjorts att väginvesteringar endast skall kunna komma i fråga om spårbundna transporter inte utgör ett möjligt alternativ.

Väginvesteringar som finansieras genom det nya anslaget skall vara direkt knutna till kollektivtrafikens behov och inte till väginvesteringsbehov som normalt betalas via andra anslag över statsbudgeten.

3. Medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m. (mom. 24)

Roy Ottosson (mp) anför:

Jag hade i och för sig gärna sett en ökning av anslaget med 300 milj. kr. Majoritet i utskottet kunde emellertid inte nås för en sådan ökning. Däremot kunde jag medverka till att majoritet nåddes för en ökning av anslaget till enskilda vägar med 100 milj. kr. Jag har därför avstått från att reservera mig i fråga om medelsanvisningen för drift och underhåll av statliga vägar.

4. Automatisk hastighetsövervakning (mom. 31)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Som utskottet tidigare framhållit är det angeläget att komma till rätta med hastighetsöverträdelser både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Automatiserad hastighetsövervakning ökar sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelser. Hastighetsövervakning bör koncentreras till sträckor som är särskilt olycksdrabbade eller miljödrabbade. System med automatisk hastighetsövervakning kan enligt folkpartiets uppfattning komma i konflikt med rättssäkerhets- och integritetsintressen. Folkpartiet har förordat att dessa frågor noggrant utreds innan försöksverksamhet startar. Riksdagen har på regeringens förslag låtit starta försöksverksamhet, där även rättssäkerhets- och integritetsfrågorna skall prövas i försöket. Detta inger enligt vår uppfattning betänkligheter.

5. Ändring av reglerna om statsbidrag till byggande av cykelleder m.m. (mom. 43)

Sven-Gösta Signell (s) anför:

Jag har ansett mig kunna biträda utskottets uppfattning att inte nu förorda någon ändring av bidragsreglerna, eftersom jag förutsätter att regeringen överväger möjligheterna att åstadkomma en sådan ökad flexibilitet i bidragsgivningen som motionärerna aktualiserar.

6. Blekinge kustbana (mom. 102)

1989/90:TU27

Rune Thorén och Hugo Andersson (båda c) anför:

Vi anser att Blekinge kustbana bör tillhöra stomnätet. Regeringen har emellertid beslutat överföra banan till länsjärnvägarna. Som framgår av reservation 50 stöder vi ett yrkande i motion T225 (c) att omklassificeringar av järnvägssträckor endast bör kunna ske genom riksdagsbeslut.

7. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mom. 107)

Viola Claesson (vpk) anför:

Vpk vill utveckla järnvägen till en beständig stomme i landtransportsystemet. Vi har mot denna bakgrund krävt en plan för nyinvesteringar på 60 miljarder kronor för att utveckla järnvägstrafiken. Den anslagsökning som nu förordas är därför en klar framgång och kan betraktas som en angelägen inledning för att klara de investeringsbehov som vpk tidigare redovisat. Vpk:s långsiktiga investeringsram ligger dock fast.

Översikt av utskottets behandling av motionerna

RESURSBEHOV OCH FINANSIERINGSFORMER

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T32:1	45	5	5,6,7,8
3	43	3	4
4	51	10	14
5	51	10	14
6	48	7	10,11
7	49	7	10,11
15	45	5	5,6,7,8
19	56	16	21
T35	54	15	
T38:1	55	16	21
2	45	5	5,6,7,8
3	45,49,52	5,8,11	5,6,7,8,12,13,15
4	42	2	1,2,3
T40:8	45	5	5,6,7,8
11	42	2	1,2,3
14	49	8	12,13
15	56	16	21
16	56	16	21
17	48	7	10,11
19	52	12	16,17
T41	45	5	5,6,7,8
T42:1	42	2	1,2,3
2	42	2	1,2,3
3	54	14	19,20
5	45	5	5,6,7,8
6	49	8	12,13
7	49	8	12,13
8	49	8	12,13
T43	51	11	15
T44	53	12	16,17
T45:1	48	7	10,11
6	55	16	2
T201:2	45	5	5,6,7,8
T212:5	52	11	15
8	49	8	12,13
T215:12	51	11	15
15	51	11	15
16	54	14	19,20
T219:3	52	11	15
4	52	12	16,17
6	52	12	16,17
T230:2	52	11	15
T239	53	13	18
T240:3	42	2	1,2,3
T246:1	53	12	16,17
6	54	13	18
T247:4	54	13	18
T248:9	51	11	15
10	51	11	15
11	51	11	15
T250:5	53	13	18
7	45	5	5,6,7,8
8	46	6	9
T252:4	46	5	5,6,7,8
T314:2	52	11	15

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T325	54	14	19,20
T344:1	52	11	15
3	49	8	12,13
T345	52	11	15
T347:2	52	11	15
T502:2	49	8	12,13
T528:1	45	5	5,6,7,8
T532:1	46	5	5,6,7,8
6	46	6	9
7	46	6	9
16	50	9	
T538	49	8	12,13

VÄGVÄSENDE

T30:1	81	80	
2	75	55	
T31	80	75	
T32:2	59	118	22
8	61	23	25
9	62	24	26,27
10	65	34	30
11	67	39	34,35,36,37
12	67	39	34,35,36,37
13	75	54	42
T37:1	72	49	40
2	73	50	
T40:1	62	25	28
2	62	24	26,27
3	72	49	40
4	72	49	40
5	72	47	39
6	62,74	24,54	26,27,42
7	77	60	45
18	67	39	34,35,36,37
T42:10 delvis	59	18	22
15	74	54	42
16	72	49	40
17	65	34	30
T45:2	64	31	29
3	71	46	
4	67	39	34,35,36,37
5	72	49	40
8	62	24	26,27
T203:2	80	77	
T207:3	80	77	
T208:1 delvis	67	39	34,35,36,37
T209:delvis	79	69	
T210:1	82	85	
T212:4	76	59	43,44
16	67	39	34,35,36,37
T213:delvis	81	82	
T215:11	76	59	43,44
13	60	19	23
14	61	22	24
T219:1	79	69	
2	61	22	24
T220:1	59	18	22
9	59	18	22
10	59	18	22
18	75	54	42

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T223:1	77,78	65,68	
2	81	83	
T224:1	81	82	
T226:delvis	82	86	
T228:6	65	36	32
T229:delvis	79	69	
T230:1	82	88	
T231:2	82	89	
3	82	89	
4	82	89	
5	82	89	
6	83	93	
T235:4	82	87	
5	65	36	32
T236:4	82	84	
T237:7	81	82	
8	81	82	
T240:4	74	53	
T241:1	74	54	40
2	74	53	
4 delvis	74	37	33
T243:1 delvis	80	77	
T244	80	73	
T245:2	81	78	
T247:3	79	69	
T248:8	76	59	43,44
T253:2 delvis	80	77	
T254:delvis	81	78	
T256:2	69,79	40,69	
3	79	69	
T258:3	76	59	43,44
T301	77	62	
T302:1	80	74	
2	80	74	
3	73	51	41
T303	81	83	
T304	81	80	
T305	82	89	
T306	77	67	
T307	81	83	
T308	81	80	
T309	78	68	
T310	77	63	
T311	69	41	
T312:1	81	79	
2	81	79	
3	77	61	
T313:1	82	87	
2	82	87	
T314:1	60	20	
T315	80	70	
T316:1	81	80	
2	81	80	
3	72	49	40
T317	79	69	
T318	82	85	
T319:1	81	82	
T320:1	62	25	28
2	62,63	24,25	26,27,28
T321	77,78	64,68	
T322	81	83	

Motion 1989/90:yrk	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
moment			
T323:1	82	87	
2	82	87	
T324:1	81	81	
2	73	49	40
T326	80	72	
T327:1	76	59	43,44
2	81	80	
T328	80	74	
T329	81	80	
T330	81	83	
T331	70	43	
T332:1	80	71	
2	80	71	
3	80	71	
4	80	71	
T333	80	72	
T334	83	91	46
T335	83	94	
T336	84	95	
T337	81	80	
T338:1	83	94	
T339:1	84	94	
2	84	94	
T340	77	66	
T341	82	87	
T342:1	67	29	34,35,36,37
T343	82	87	
T344:2	81	80	
T346:1	81	80	
2	61	21	
T347:1	82	88	
3	69	41	
T348	70	42	
T349	63	25	28
T350:1	62	25	28
2	62,63	24	26,27,28
T351:1	82	87	
2	82	87	
T352:1	82	84	
2	82	84	
T353	65	36	32
T410:7	76	59	43,44
T424:1	84	96	
T432:3	71	44	38
T531 delvis	84	97	
T532:13	68	39	34,35,36,37
T928	83	92	
A52:3 delvis	81	77	
A61:1	81	82	
A65:1	77	65	
2	82	85	
A67	77	65	
A68:5	83	90	
6	83	90	
A69:7	82	87	
A90:1	77	65	
A94:2	63	25	28
A101:1	80	69	
A117:5	80	76	
A118:41	62	24,25	26,27,28

JÄRNVÄGSTRAFIK

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T27	105	148	
T28	102	143	64,65
T29	102	143	64,65
T32:14	87	104	52,53
16	87	107	
17	88	111	
18	98	133	62
T33	102	143	64,65
T34:1	93	125	
2	102	142	
T36:1	102	143	64,65
2	102	143	64,65
3	102	143	64,65
T39	93	125	
T40:9	91,93,94	119,125,126	
9	98,99,105	133,134,149	
62,63,69			
10	109	157	75,76
12	113	164	80,81
13	110	159	77
T42:11	107	153	72
12	107	153	72
13	87	104	52,53
14	87	107	
T45:7	87	107	
T203:4	97	132	
T204:1	101	140	
2	110	159	77
3	102	143	64,65
T205	103	145	66
T206	106	150	70
T207:4	98	133	62
5	97	132	
6	110	159	77
T208:2	103	146	67
3	103	146	67
T209:delvis	91,93	119,125	
T210:2	103	145	66
3	110	159	77
T212:7	108	156	74
T213:delvis	102,110	143,159	64,75,77
T219:5	91	120	
T223:3	110	159	77
4	93	125	
5	93	125	
T224:2	101	141	
3	104	147	68
4	102	143	64,65
T225:5	86	103	51
6	85	98	47
7	99	134	63
9	108	154	73
T226:delvis	105	148	
T228:1	85	100	49
2	103	145	66
3	103	145	66
4	103	145	66
T229:delvis	91,93	119,125	
T230:3	106	151	
4	104	147	68

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T231:7	106	149	69
8	104	147	68
T233:1	109	157	75,76
T235:1	106	149	69
2	105	148	
3	85,111	99,160	48
T236:1	93	125	
2	102	149	
T237:2	101	140	
3	101	140	
4	101	140	
5	102	143	64,65
6	102	142	
T241:6	107	153	72
T243:1 delvis	97	132	
T245:1	98	133	62
T246:2	91	119	
3	92	121	
4	92	122	
5	92	123	
T247:1	113	164	80,81
T251:3	110	159	77
T252:5	87	107	
7	89	115	56
T253:1	98	133	62
T253:2 delvis	96	130	61
T254:delvis	98	133	62
T256:5	91	120	
T257:4	98	133	62
T319:2	101,110	140,159	77
T342:3	115	166	82
T501	111	161	78
T502:1	99	135	
3	100,110	136,159	77
5	112	162	79
6	110	159	77
T503	104	147	68
T504:1 delvis	97	131	
2	95	129	
T505	105	148	
T506	99	134	63
T507	96	130	61
T508	102	144	
T509	93	125	
T510	95	128	60
T512	111	160	
T513	112,113	162,164	79,80,81
T514:1 delvis	100	137	
2	100	138	
3	98	133	62
4	94,97	126,131	
T515	112	163	
T516	100	136	
T518	103	144	
T519	113	164	80,81
T521:delvis	94	126	
T522:1	98	130	62
2	98	130	62
T523:1	94	127	59
2	94	127	59
T524	95	129	
T525:1	103	145	66
2	103	145	66
T526	98	133	62

Motion 1989/90:yrk	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
moment			
T529	97	131	
T530	99	135	
T531 delvis	115	167	
T532:2	87	107	
4	108	154	73
5	112	162	79
11	111	161	78
15	89	115	56
18	113	164	80,81
19	109	157	75,76
20	103	146	67
21	90	116	57
22	106	149	69
23	95	127	59
T533	100, 110, 111	137, 159, 160	77
T534:1	101, 111	139, 160	
2	111	160	
T535	85, 92	101, 124	
T536	106	149	69
T537:1	90	116	57
2	94	126	
T539:3	106	149	69
T540	93	125	
T541:1	90	118	
2	90	118	
T542	102	144	
T543:1	104	147	68
2	104	147	68
3	104	147	68
T544:1	96	130	61
2	96	130	61
T545:1	115	168	83
2	115	168	83
T546:1	107	152	71
3	111	161	78
4	106	149	69
T547:1	107	152	71
2	111	160	
3	111	161	78
4	104	147	68
5	113	164	80,81
6	106	149	69
9	110	159	77
T548:2	101	140	
T549	115	165	
T550	98	133	62
T551	113	164	80,81
T552:1	111	160	
2	110	159	77
T553	98	130	62
T554	115	165	
T555:1	98	133	62
2	97	132	
T556:1	93	125	
2	93	125	
T557:1	103	146	67
4	103	146	67
5	103	146	67
T558:1	95	128	60
T559	96	130	61
T560	110	159	77

Motion 1989/90:yrk moment	Utskottets yttrande s.	Utskottets hemställan	Reservation nr
T561	109	157	75,76
T563	112	162	79
T626	92	122,124	
A9:2	96	130	61
3	96	130	61
A12:3	96	130	61
A13:4	96	130	61
5	85	102	50
6	96	130	61
7	96	130	61
8	95	127	59
A52:3 delvis	96,97,98	130,132,133	61,62
A61:3	101,102	140,142,143	64,65
3	113	164	80,81
4	110	159	77
A75:2	93	125	
3	85	101	
A87:1	102	144	
A90:2	93	125	
A94:3	105	149	69
A106:26	90	116	57
A107:16	95,96	127,130	59,61
A111:7	90	117	58
A117:4	96	130	61

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1989/90 :TU27

Sammanfattning	1
Inledning	2
RESURSBEHOV OCH FINANSIERINGSFORMER	3
<i>Propositionsförslaget</i>	3
Proposition 1989/90:88 bilaga 2	3
<i>Motionsförslagen</i>	4
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2	4
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990	6
VÄGVÄSENDE	9
<i>Propositionsförslagen</i>	9
Proposition 1989/90:100 bilaga 8	9
Proposition 1989/90:88 bilaga 2	9
<i>Motionsförslagen</i>	10
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2	10
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990	12
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet	22
JÄRNVÄGSTRAFIK	23
<i>Propositionsförslagen</i>	23
Proposition 1989/90:88 bilaga 2	23
Proposition 1989/90:100 bilaga 8	24
<i>Motionsförslagen</i>	24
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:88 bilaga 2	24
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990	26
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:66 om särskilda regionalpolitiska insatser i Ble- kinge m.m.	38
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet	39
Utskottet	40
RESURSBEHOV OCH FINANSIERINGSFORMER	40
<i>I Allmän bakgrund</i>	40
Propositionens huvudsakliga innehåll	40
Utskottets ställningstagande	41
Samordnad investeringsplanering	41
Ökad konkurrens, nya ägarformer m.m.	42
Trafikgrenarnas kostnadsansvar	43

Övrigt	44
2 Resursbehoven under 1990-talet	44
Propositionens huvudsakliga innehåll	44
Motionsyrkanden och utskottets ställningstagande	45
Utrikestrafiken	46
3 Nya finansieringsformer	47
Näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering	47
Finansiering av järnvägsinvesteringar	49
Finansiering av väginvesteringar	50
Storstadförhandlare	52
Bilavgifter m.m. i storstäderna	53
Vägverkets och banverkets organisation	54
4 Engångsanslag för infrastrukturinvesteringar inom transportsektorn	55
VÄGVÄSENDE	57
5 Vägar	57
5.1 Anförande i årets budgetproposition om vägväsendet m.m.	57
5.2 Vägnätet	58
5.3 Målen för vägpolitiken	58
5.4 Investeringsplanering	60
5.5 Anslagsfrågor m.m.	61
Anslaget B 1. Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m.	61
Anslaget B 2. Drift och underhåll av statliga vägar .	62
Anslaget B 3. Byggande av riksvägar	65
Anslaget B 4. Byggande av länstrafikanläggningar ..	66
Anslaget B 5. Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar	71
Anslaget B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar	72
Anslaget B 7. Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder	74
Anslaget B 8. Vägverket: Försvarsuppgifter	76
5.6 Motionsyrkanden beträffande flerårsplaner och fördelningsplaner m.m.	76
5.6.1 Vägväsende	76
5.6.2 Kollektivtrafikanläggningar	83
5.7 Övriga vägförfrågor	83

JÄRNVÄGSTRAFIK	85	1989/90 :TU27
6 Järnvägar	85	
6.1 <i>Indelning av bannätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar</i>	85	
6.2 <i>Anslag till banverket</i>	86	
Anslaget D 1. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar	86	
Anslaget D 2. Nyinvesteringar i stomjärnvägar	87	
Anslaget D 3. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader	88	
Anslaget D 4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (västkustbanan)	88	
Anslaget D 5. Järnvägsinspektionen	88	
Anslaget D 6. Banverket: Försvarsuppgifter	88	
6.3 <i>Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar</i>	89	
Samhällsekonomisk investeringsplanering	89	
Arlandabanan	91	
Vissa övriga projekt i Stockholms och Uppsala län	91	
Mäljarbanan och Svealandsbanan	93	
Götalandsbanan	94	
Sydostkustbanan	94	
Bandelen Mjölby—Hallsberg	95	
Bandelar i Kalmar län	95	
Blekinge kustbana	96	
Kust-till-kust-banan (Kalmar/Karlskrona—Göteborg)	97	
Vissa bandelar i Skåne	97	
Väst kustbanan	98	
Bohusbanan	99	
Norge—Vänerlänken	99	
Vissa övriga projekt i Västsverige	100	
Tågtrafiken i Skaraborgs län	101	
Järnvägar i Värmlands län	101	
NKIJ-banan (Deje—Hagfors)	102	
Bergslagspendeln (Ludvika—Västerås)	102	
Bandelar i Dalarna	103	
Dellenbanan (Ljusdal—Hudiksvall)	103	
Inlandsbanan	104	
Snabbtåg Stockholm—Sundsvall—Härnösand	105	
Bothniabanan	105	
Vissa övriga projekt i Norrland	106	
6.4 <i>Statens järnvägar</i>	107	
Mål för SJ m.m.	107	
6.5 <i>Anslag till statens järnvägar</i>	108	
Anslaget D 7. Ersättning till SJ för utveckling av godstrafik	108	
Anslaget D 8. Ersättning till SJ i samband med utdelning från AB Swedcarrier	109	
6.6 <i>Persontrafikfrågor</i>	110	
6.7 <i>Godstrafikfrågor</i>	113	
6.8 <i>Övriga järnvägsfrågor</i>	115	
7 Hemställen	116	

Reservationer	132	1989/90 :TU27
Särskilda yttranden	181	
Översikt av utskottets behandling av motionerna ...	183	