Trafikutskottets betänkande 1980/81: 16

om anslag till Vägväsende m. m. (prop. 1980/81: 100)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Vägväsende m. m.

Anslagen till vägväsende m. m. Regeringens förslag i proposition 1980/81: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt B Vägväsende (s. 8–22) till medelsanvisning m. m. under de skilda väganslagen innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1981/82 anvisas ett förslagsanslag på 5 950 000 kr. (punkt B 1, s. 10),

att regeringen medges att ge statens vägverk rätt att använda driftmedel för byggande av broar i enlighet med vad som i propositionen har förordats (punkt B 2, s. 10–14),

att regeringen medges att lämna statens vägverk det beställningsbemyndigande som i propositionen har förordats (punkt B 2, s. 10–14),

att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 2 814 000 000 kr. (punkt B 2, s. 10–14),

att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 900 000 000 kr. (punkt B 3, s. 14–16),

att regeringen medges att låta statens vägverk planera bidragsgivningen till drift av kommunala vägar och gator för år 1982 utifrån ett anslag på 450 500 000 kr. (punkt B 4, s. 16–17),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 374 300 000 kr. (punkt B 4, s. 16–17),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 320 000 000 kr. (punkt B 5, s. 17–18),

att regeringen medges att låta statens vägverk planera bidragsgivningen till drift av enskilda vägar m. m. för år 1982 utifrån ett anslag på 273 500 000 kr. (punkt B 6, s. 19–20),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 242 000 000 kr. (punkt B 6, s. 19–20),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 30 000 000 kr. (punkt B 7, s. 20),

att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1981/82 anvisas ett förslagsanslag på 22 800 000 kr. (punkt B 8, s. 21),

att till Statens vägverk: Försvarsuppgifter för budgetåret 1981/82 anvisas ett reservationsanslag på 12 500 000 kr. (punkt B 9, s. 21–22).

Kartong: S. 1, rad 5 Står: 8–28 Rättat till: 8 - 22

Vidare föreslås under avsnittet Särskilda frågor beträffande förrättningskostnader i vissa fall (punkt 5, s. 122–123) att riksdagen antar inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till

1. lag om ändring i väglagen (1971: 948),
2. lag om ändring i anläggningslagen (1973: 1149).

Lagförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse:

Förslag till

Lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att det i väglagen (1971:948) skall införas en ny paragraf, 20 a §, av nedan angiven lydelse

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	20 a §
	Om byggandet av en allmän väg medför att en enskild väg behöver byggas eller att ändrade förhållanden uppstår som väsentligt inverkar på väghållningen för en sådan väg, skall väghållaren, om det behövs, påkalla förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna den enskilda väghållningen.

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag, då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Förslag till

Lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149)

Härigenom föreskrivs att 18 och 29 §§ anläggningslagen (1973:1149) skall ha nedan angivna lydelse

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	18 §[1]
	Rätt att påkalla förrättning enligt denna lag tillkommer ägaren av fastighet, som avses skola deltaga i anläggningen, byggnadsnämnden och hyresgästorganisation.

[1] Senaste lydelse 1980:266.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

Länsstyrelsen kan påkalla förrättning för inrättande av anläggning som styrelsen finner vara av större betydelse från allmän synpunkt.

Vid expropriation eller liknande tvångsförvärv får förvärvaren påkalla förrättning för inrättande av sådan anläggning varigenom olägenhet av förvärvet kan undanröjas, minskas eller förebyggas.

Om rätt för väghållare att påkalla förrättning enligt denna lag finns bestämmelser i 25 § tredje stycket väglagen (1971:948)	Om rätt för väghållare att påkalla förrättning enligt denna lag finns bestämmelser i *20 a § och* 25 § tredje stycket väglagen (1971:948)

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag, då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

29 §[1]

Förrättningskostnaderna skall, om anläggningsbeslut meddelats, fördelas mellan ägarna av de fastigheter som skall deltaga i anläggningen efter vad som är skäligt.

Om en förrättning har påkallats av *en väghållare* enligt 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) skall staten svara för förrättningskostnaderna.	Om en förrättning har påkallats enligt 20 a § eller 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) skall staten svara för förrättningskostnaderna.

I övrigt tillämpas 2 kap. 6 § fastighetsbildningslagen (1970:988) på förrättning enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag, då lagen enligt uppgift på den har utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

[1] Senaste lydelse 1980:266.

Motionerna

I motion 1980/81: 177 av Arne Lindberg och Filip Johansson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att vägen Suorva–Ritsem skall öppnas för allmän trafik.

I motion 1980/81: 178 av Gabriel Romanus och Kerstin Anér (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 i tillämplig del och 2),

1. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att vägen Suorva–Ritsem skall läggas igen,

2. att riksdagen, om detta yrkande inte skulle bifallas, uttalar att vägen Suorva–Ritsem inte skall få utnyttjas för allmän trafik utan endast för trafikanter med särskilt tillstånd, såsom t. ex. postverkets busstrafik, för befattningshavare hos vattenfallsstyrelsen och samerna i området.

1. att bygdevägar endast i undantagsfall får avföras ur allmänt underhåll och framför allt inte i bygder med betydande friluftsliv,
2. att alla viktiga enskilda vägar överförs till allmänt underhåll.

I motion 1980/81: 1348 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö i Göteborgs och Bohus län.

I motion 1980/81: 1354 av Alf Wennerfors m. fl. (m) yrkas att riksdagen gör ett principuttalande av innebörd att några medel nu eller framdeles inte skall anslås från statlig sida till investeringskostnader avseende en tunnelbaneutbyggnad mellan Mörby, Danderyds kommun, och Täby centrum.

I motion 1980/81: 1447 av Karl-Erik Häll och Ingvar Svanberg (båda s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen måtte uttala sig för att vägen Suorva–Ritsem skall öppnas för allmän trafik.

I motion 1980/81: 1470 av Sven Aspling m. fl. (s) yrkas (såvitt nu är i fråga) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen [1980/81: 1468] har anförts om särskilda investeringar i vägsystemet samt om byggande av broförbindelse över Liljedalsundet i Värmland.

I motion 1980/81: 1505 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas med hänvisning till vad i motionen [1980/81: 1058] har anförts att riksdagen hos regeringen hemställer att statens vägverk ges i uppdrag att vid fördelning av anslag beakta att behovet av vägförbättringar och utbyggnader i Skåne är av stor betydelse för rörligheten på arbetsmarknaden och därmed industriutvecklingen.

I motion 1980/81: 1721 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära att brobygget över Bjursundsström snarast kommer till stånd i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1980/81: 1729 av Olle Grahn och Olle Wästberg i Stockholm (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande omorganisation av statens vägverk.

I motion 1980/81: 1731 av Sven Henricsson och Bertil Måbrink (båda vpk) yrkas att riksdagen under B 3 Byggande av statliga vägar för budgetåret 1981/82 beslutar anvisa 5 000 000 kr. utöver regeringens förslag för att möjliggöra påbörjande av upprustningsarbete på väg 83 i enlighet med vad som anges i motionen.

I motion 1980/81: 1737 av Elvy Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att ett brobygge vid Liljedalssundet i Grums kommun kommer till stånd i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motion 1980/81: 1738 av Kerstin Nilsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär upprustning och ombyggnad av väg 400 genom omfördelning av väganslaget i 1981/82 års riksstat.

I motion 1980/81: 1741 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående brobyggen i Södermanland.

I motion 1980/81: 1744 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4, 7–8, 10–11 och 13), att riksdagen beslutar

1. att sammanlagt 20 000 000 kr. skall stå till kollektivtrafikberedningens förfogande för de utgifter som angetts i motionen,

2. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om bidrag till cykelvägar,

3. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om bidrag till spårtrafikanläggningar,

4. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av kollektivtrafikinvesteringar på lånemarknaden,

7. uttala sig för att broar skall byggas i enlighet med vad som anförts i motionen,

8. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en revidering av vägverkets flerårsplaner,

10. att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 20 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 340 000 000 kr.,

11. att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 80 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 980 000 000 kr.,

13. att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 1 000 000 kr. förhöjt förslagsanslag av 34 238 000 kr.

Utskottet

Vägpolitikens inriktning och utformning m. m.

Redan i sin anslagsframställning för innevarande budgetår redovisade vägverket – med utgångspunkt i de uttalanden som riksdagen gjort i samband med 1979 års trafikpolitiska beslut – en översyn beträffande de

konkreta mål för driftverksamheten resp. byggnadsverksamheten som eftersträvats vid upprättandet av den senaste femårsplanen för Drift av statliga vägar resp. flerårs- och fördelningsplanerna. Resultatet av denna översyn ansågs visa att i det närmaste full överensstämmelse råder mellan de tidigare uppställda målen och den inriktning som angetts av riksdagen. I konsekvens härmed räknade vägverket med att bedriva verksamheten med den i huvudsak oförändrade inriktning som framgick av verkets framställning och som närmare angavs i budgetpropositionen.

Föredragande departementschefen framhöll i anslutning härtill att vägplaneringen måste vara baserad på samhällsekonomiska överväganden. En sådan ordning ansågs också medge en långtgående decentralisering och ett från regionalpolitiska utgångspunkter motiverat hänsynstagande. De mera preciserade samhällskrav som vägpolitiken bör ge uttryck för beträffande miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, transportkostnader etc. syntes enligt föredragandens mening väl tillgodosedda genom den inriktning av driften och byggnadsverksamheten som vägverket redovisat. Förslagen ansågs också väl avvägda mot de mål för vägpolitiken och den allmänna inriktning av väghållningen som riksdagen angett i nämnda trafikpolitiska beslut.

Vad föredraganden sålunda anförde om vägpolitikens inriktning och utformning m.m. fann sig utskottet i allt väsentligt och i då rådande ekonomiska läge kunna godta.

Utskottet ansåg dock ett ökat vägbyggande vara angeläget från såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhetsmässiga synpunkter samt att den fortsatta planeringen och medelstilldelningen därför på sikt borde inriktas härpå. Utskottet är i princip alltjämt av samma uppfattning. Angeläget är att även beredskapsmedel i all den utsträckning som befinns möjlig ställs till förfogande för vägunderhåll och -byggande.

Med anledning av förslagen i den nu föreliggande propositionen yrkas i motion 1980/81: 1744 (s) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en revidering av *vägverkets flerårsplaner.*

Riksdagens trafikpolitiska beslut innebar enligt motionärerna att vägverket fick en fast grund för sin planering av vägbyggande och väghållning. Innan riksdagen nu binder sig för en långsiktig neddragning av väganslagen på det sätt som föreslås i budgetpropositionen måste därför enligt motionen vägverket ges tillfälle att redovisa på vilket sätt gällande flerårsplaner kan förändras och vilka effekterna blir på t. ex. sysselsättning, trafiksäkerhet, bostadsbyggande och kollektivtrafik i olika delar av landet. Vid en sådan revidering av flerårsplanerna bör särskilt beaktas dels kollektivtrafikens behov, dels vikten av att vägverkets drift- och underhållsverksamhet tillförs erforderliga resurser.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att inriktningen för anslagsgivningen bör vara att upprätthålla servicestandarden och vidmakthålla det

i vägarna nedlagda kapitalet. I den rådande budgetsituationen måste dock begränsningar göras även inom vägbyggnadsverksamheten. Utskottet förutsätter för sin del att frågorna om de senareläggningar m. m. av gällande flerårs- och fördelningsplaner som blir följden härav ingående prövas med avseende på konsekvenserna från bl. a. trafiksäkerhets- och sysselsättningssynpunkter för olika delar av landet. Till grund för bedömningarna av kommande förslag härvidlag bör vidare läggas de uttalanden om den framtida vägpolitikens utformning som tidigare gjorts av riksdagen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild framställning till regeringen i ämnet från riksdagens sida ej erforderlig och avstyrker därför motionärernas yrkande i fråga.

I motion 1980/81: 566 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande omfördelning av väganslagen i syfte att förbättra *glesbygdsvägnätets* standard.

För skogsnäringens och skogsindustrins utveckling och lönsamhet är, enligt motionärerna, ett förbättrat vägnät för glesbygden av stor vikt. Mot denna bakgrund anses en upprustning/beläggning av grusvägarna böra prioriteras, särskilt i ett läge när de totala väganslagen av statsfinansiella skäl måste hållas nere. Främst bör då satsas på godtagbar framkomlighet på hela vägnätet och mindre på ökad komfort på de trafikstarka vägarna.

Då motionärerna i nuvarande budgetläge inte finner det rimligt att begära en ökning av vägbyggnadsanslagen anses en ökad satsning på glesbygdsvägnätet böra åstadkommas, huvudsakligen genom en omprioritering inom de nu anvisade budgetramarna. Enligt motionärernas mening är det vidare viktigt och betydelsefullt för att uppnå en riktig avvägning av satsningarna på olika vägtyper att man får en så decentraliserad bedömning av dessa frågor som möjligt. Genom de nu tillämpade förfaringssätten för att fördela väganslagen anses också denna målsättning ha uppnåtts när det gäller länsvägnätet. Länsstyrelserna anses emellertid enligt motionärerna böra få möjlighet att – efter samråd med länsvägsnämnderna – även överföra medel från riksvägprojekt till länsvägsupprustning när de finner detta från länets synpunkt mest angeläget. Därmed skulle en ökad decentralisering åstadkommas när det gäller att bestämma hur de knappa väganslagen i sin helhet skall disponeras.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att vägverkets förslag i senaste anslagsframställning, nu gällande flerårsplaner och arbetet med revidering av dessa enligt verket helt grundar sig på 1979 års trafikpolitiska beslut. Detta innebär bl. a. att en samhällsekonomisk grundsyn skall tillämpas. Vägpolitiken bör om möjligt uttryckas i termer som anger samhällskrav beträffande miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet och transportkostnader m. m. Utjämning av standard och satsning på glesbygdsvägnätet skall likaledes ske.

Regering och riksdag tar vidare – vid avvägningen av ordinarie byggnadsanslag – hänsyn till de medel som av sysselsättningspolitiska skäl satsas på byggande av vägar. Detta måste beaktas när fördelningen mellan riks- och länsvägar studeras. Förbättringsmedel på driftanslaget används vidare huvudsakligen till åtgärder på sekundära och tertiära länsvägar.

För närvarande pågår för driftverksamheten arbetet med ny femårsplan som skall gälla 1982–1986. De åtstramningar som drabbat väganslagen åren 1980 och 1981 kommer därvid, enligt verket, till uttryck i en lägre servicenivå, i första hand för snöröjning och vissa andra arbeten. Det anses därför vara ofrånkomligt att lågtrafikerade vägar drabbas hårdare än högtrafikerade. Trots neddragningarna jämfört med 1979 års nivå kommer dock enligt verket en fortsatt satsning på beläggning av grusvägar att ske.

Det trafikpolitiska beslutet innebar, som förut nämnts, ett godkännande av både den uppläggning och den inriktning som vägverket tillämpat vid upprättandet av nu gällande flerårs- och fördelningsplaner m. m. Den avvägning mellan läns- och riksvägar och det urval av objekt som länsstyrelserna och vägverket varit överens om vid fastställelsen av flerårsplanerna måste bl. a. därför även enligt utskottets uppfattning gälla till dess nya planer fastställs.

I nästa planeringsomgång på investeringssidan kommer, enligt vad utskottet av vägverket vidare erfarit, fördelningen av medel att bl. a. grunda sig på de tillståndsbeskrivningar som tas fram för resp. län samt olika andra kriterier och viktiga behov. Beläggning av grusvägar samt förstärkning av bärighetssvaga vägar anges därvid vara viktiga utjämningsmål. Länsstyrelserna kommer också i denna planeringsomgång att ha möjlighet att föra en diskussion om fördelningen mellan riks-, läns- och statskommunvägar.

Under hänvisning till det anförda och med hänsyn jämväl i övrigt till gällande ordning för flerårsplanernas upprättande och fastställande kan utskottet för sin del inte tillstyrka att länsstyrelserna på det sätt motionärerna föreslagit ges rätt att överföra medel för riksvägprojekt till upprustningen av länsvägar. Yrkandet i fråga avstyrks därför.

I motion 1980/81: 315 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att man vid pågående *organisationsöversyn* av vägverket beaktar vad som i motionen anförts. Motionärens förslag synes bl. a. innebära en återgång i princip till tidigare gällande ordning med byggnads- och driftverksamheterna länsvis sammanförda i en organisationsenhet. I motion 1980/81: 566 (c) yrkas likaledes att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande inriktningen av förut nämnda översyn av vägverkets organisation. Motionärerna finner det därvid angeläget att kvarvarande vägstationer får en sådan lokalisering att de kan klara det glesbygdsvägunderhåll som måste prioriteras framför vintervägh̊ållning i tätorter. Sistnämnda arbetsuppgift bör, enligt motionärerna, som

regel utan olägenhet kunna klaras med hjälp av entreprenörer. Eftersom vägbyggnadsanslagen i reala termer sjunker anses det vidare angeläget att vägverket i all möjlig mån söker förstärka driftsidan med personal som antingen överförs från byggnadssidan eller som – främst vintertid – inordnas beredskaps- och tjänstgöringsmässigt med driftsidans personal.

Vad sistnämnda fråga beträffar sker enligt vad utskottet av vägverket erfarit redan nu under vintertid en förstärkning av driftsidans personal från bl. a. byggnadssidan. En permanentning av detta förhållande kräver dock att anslagssituationen för driften förbättras om kraven på rationell och meningsfull sysselsättning skall kunna upprätthållas.

Utskottet vill f. ö. med anledning av motionsyrkandena erinra om att riksdagen så sent som i december 1980 ingående behandlade då aktualiserade frågor beträffande den översyn som på initiativ av verket pågår av dess organisation och personalbehov m. m. på central, regional och lokal nivå. I likhet med föredragande departementschefen (prop. 1980/81: 20) fann utskottet det angeläget att verket så långt möjligt påskyndar genomförandet av aktuella organisationsförändringar. Utskottet förutsatte också att sådana förändringar med avseende på den *centrala* och *regionala* organisationen, som riksdagen har att ta ställning till, i sedvanlig ordning och snarast möjligt underställs riksdagens prövning. Vidare behandlades vissa frågor om den *lokala* organisationen.

Under hänvisning till vad utskottet i berörda frågor då anförde och i avvaktan på resultatet av den pågående översynen finner utskottet motionärernas yrkanden inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Motion 1980/81: 1729 (fp) berör likaledes vägverkets organisation. I motionen erinras om att vägverket i sin anslagsframställning har framhållit att de reala anslagen reducerats de senaste femton åren. Det antal anställda som verket har för denna verksamhet har därför minskat, samtidigt som antalet anställda hos entreprenörer som verket anlitar också minskat.

Av verkets anslagsframställning framgår vidare att man genom att metodiskt öka andelen i egenregibyggande överflyttat sysselsättningskonsekvenserna från egen personal till anställda i enskilda entreprenadfirmor. Verket har dock samtidigt som man redogör för den egna politiken när det gäller egenregi visavi entreprenad även gett en klar bild av den ökande egenregigradens nackdelar.

Om vägverket fortsätter sin hittillsvarande politik när det gäller avvägningen mellan entreprenad och egenregi innebär detta enligt motionärerna att egenregiandelen ytterligare kommer att ökas.

En omorganisation av vägverket anses därför nödvändig och organisationen med kraft böra anpassas till den framtida anslagsnivå som kan förväntas. En utgångspunkt i organisationsarbetet måste enligt motionen vara att kravet på tillräcklig konkurrens när det gäller vägbyggandet skall upprätthållas.

Kartong: S. 29, rad 15 Står: Johansson Rättat till: Jonasson

Som framhålls i motionen är den i reala termer minskade anslagstilldelningen under senare år den primära orsaken till att även entreprenadverksamheten minskat. Vägverket har hos regeringen aktualiserat problemet och bl. a. begärt medel för s. k. referensobjekt som är av stor betydelse för entreprenadföretagen och deras möjligheter att få arbetsuppgifter utomlands. Utskottet anser sig också kunna utgå från att vägverket anpassar sin organisation till den framtida anslagsnivån. Med hänsyn härtill finner utskottet motionen därför inte nu påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Anslags- och bidragsfrågor

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

Anslaget är för innevarande budgetår upptaget med ett belopp av 2 528,3 milj. kr. varav 94,3 milj. kr. avser investeringar i anläggningstillgångar. På tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 (prop. 1980/81: 25 bil. 3, TU 1980/81: 7, rskr 1980/81: 102) har anvisats ett reservationsanslag av 45 milj. kr. för investeringar i anläggningstillgångar under andra halvåret 1981. Medelsanvisningen för vägverkets anläggningstillgångar kan härigenom fortsättningsvis avse framförliggande kalenderår liksom för anslaget i övrigt, vilket underlättar en rationell planering.

Med hänsyn till de behov av olika driftåtgärder som föreligger föreslås i propositionen en anslagsökning med 285,7 milj. kr. För den statliga vägdriften och investeringar i anläggningstillgångar kommer därmed att disponeras (2 528,3 + 285,7) 2 814,0 milj. kr. Driftverksamheten utgör 2 712,2 milj. kr. härav och investeringarna i anläggningstillgångar 101,8 milj. kr.

Inom denna ram, som motsvarar besparingsalternativet enligt regeringens anvisningar, får enligt föredraganden kostnadsökningar p. g. a. vägnäts- och trafikförändringar samt arbetsmiljöåtgärder täckas av rationaliseringar. Med denna anslagsnivå beräknas vidare väghållningsinsatserna i stort motsvara 1981 års nivå.

Medel för driftanläggningar m. m., som vägverket redovisat i sitt investeringsprogram, kan enligt propositionen komma att anvisas av konjunkturpolitiska medel som ställs till regeringens förfogande.

Vägverket anses också genom lämpligt avvägda beställningsbemyndiganden böra ges möjlighet att anskaffa de olika anläggningstillgångarna så ekonomiskt som möjligt. Mot bakgrund av det förordade anslaget för budgetåret 1981/82 anses en lämplig nivå för beställningsbemyndigandet vara 70 milj. kr. i 1982 års beräknade prisnivå.

Med anledning av propositionens förslag yrkas i motion 1980/81: 1744 (s) en ytterligare höjning av anslaget med 20 milj. kr. Genom en ökad medels-

tilldelning till vägunderhållet bör, enligt motionärerna, de mest påtagliga negativa konsekvenserna för de anställda, för trafikanterna och för näringslivet kunna motverkas.

Motionärerna har också, som senare berörs, föreslagit en offensiv satsning med 50 milj. kr. på att bygga broar. Eftersom kommunikationsministern har förutsatt att sådana brobyggen skall komma till stånd och finansieras inom ramen för vägverkets driftmedel frigörs med motionärernas förslag medel för traditionella underhållsåtgärder av storleksordningen 25 milj. kr.

De insatser som möjliggörs genom den föreslagna ökade medelstilldelningen på totalt ca 45 milj. kr. anses böra inriktas på beläggningsarbeten, beläggning av grusvägar med YIG och punktförbättringar för att höja trafiksäkerheten.

Utskottet har för sin del funnit sig kunna godta den anslagshöjning med 285,7 milj. kr. som regeringen föreslagit. Härav följer att utskottet avstyrker förenämnda motionsyrkande.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1980/81: 1096 (vpk) om en ytterligare anslagshöjning med 100 milj. kr.

I propositionen tar föredraganden också upp frågan om *den statliga färjeverksamheten*. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att föredraganden nu – i likhet med vad utskottet tidigare gjort – avvisar tanken på ett avgiftssystem för färjetrafiken. Vidare framhålls att vägverket vid sin fortsatta prövning av frågor om indragningar av färjeleder och turlisteändringar särskilt bör undersöka om färjeförbindelse kan ersättas med bro. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om sina uttalanden i TU 1980/81: 6 beträffande nedskärning av den statliga färjeverksamheten. Utskottet förklarade sig sålunda inte ha något att erinra mot att – på detta liksom på andra områden – besparingar görs där så kan ske utan större olägenheter. Såsom motionsledes framhållits kunde dock de föreslagna åtgärderna såväl i kommunikationshänseende som i övrigt innebära kännbara försämringar för människor i glesbygder och sådana som redan nu har sämre kommunikationer än andra. Även från rent samhällsekonomiska synpunkter syntes de föreslagna åtgärderna kunna innebära försämringar.

Utskottet ställde sig därför tveksamt till lämpligheten av att genomföra indragningarna på det sätt som föreslogs i den då föreliggande propositionen. Utskottet kunde för sin del tillstyrka att så sker *endast* i de fall detta uppenbarligen medför *ringa* olägenhet för bygden.

Frågor om indragningar eller tidtabellsändringar skulle vidare – såsom hittills – avgöras efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.

Vad sålunda anfördes gäller enligt utskottets uppfattning alltjämt.

Den av vägverket lämnade redovisningen över färjeleder som kan ersättas med broförbindelser visar enligt den nu föreliggande propositionen att

den genomsnittliga återbetalningstiden för en broinvestering är så kort som 11–12 år. I flera fall kan en broinvestering återbetalas på 5–7 år genom uteblivna driftkostnader för färjeförbindelsen. Utredningen visar att redan år 1981 skulle vissa brobyggen kunna påbörjas. Med hänsyn till att det företagsekonomiskt är klart lönsamt för vägverket att göra broinvesteringar som ersätter färjeleder förordas att verket upprättar ett särskilt program för detta arbete. I första hand anses därvid arbetsplaner för broinvesteringarna böra tas fram.

För att finansiera broinvesteringarna är det vidare enligt föredragandens mening möjligt att använda medel för beredskapsarbeten eller sådana medel för andra sysselsättningsfrämjande åtgärder som står till regeringens förfogande. Vägverkets planering förutsätts därför inriktas så att broar kan byggas vid uppkommande sysselsättningsbehov. Utredningen har också visat att vissa objekt har så hög företagsekonomisk lönsamhet att de bör kunna genomföras oavsett om det visar sig lämpligt att utföra dem som beredskapsarbeten. Vägverket anses därför böra bemyndigas att i sådana fall använda driftmedel för att bygga broar som ersätter färjeleder. Utskottet tillstyrker för sin del att så sker.

Med anledning av förslagen i nu berörda delar har motionsledes en rad erinringar framförts.

I motion 1980/81: 1744 (s) förordas sålunda att i stället för indragningar av färjeförbindelser vissa färjeleder ersätts med broar. Delvis kan broarna utföras i stål, vilket leder till beställningar inom stål- och varvsindustrin. I första hand bör sådana broar byggas som har en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Det gäller bl. a. följande färjeleder: *Brosunden–Rosendala (R-län), Klädesholmen–Bockholmen (O-län), Liljedal–Ed (S-län), Ekhammar–Björsund (D-län), Hamburgö–Hamburgsund (O-län), Strömsholmen–Bjursund (H-län)* och *Sundet–Hasselön (X-län)*. Medel härför anses böra anvisas under anslaget Byggande av statliga vägar till ett belopp om 50 milj. kr.

Med liknande motiveringar begärs i motion 1980/81: 575 (s) en bro över Brosundet, i motion 1980/81: 1329 (s) en broförbindelse mellan Sundet och Hasselön, i motion 1980/81: 1348 (s) broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö, i motion 1980/81: 1721 (s) en bro vid Bjursundsström, i motionerna 1980/81: 1737 (s) och 1980/81: 1470 (s) en bro över Liljedalssundet och i motion 1980/81: 1741 (s) en bro mellan Ekhammar och Björsund.

Utskottet konstaterar för sin del att broförbindelsen över Bjursundsström redan finns upptagen i gällande flerårsplan – med beräknad byggstart år 1982. Broförbindelser har också av vägverket beräknats bli aktuella vid bl. a. Klädesholmen–Bockholmen, Liljedal–Ed, Ekhammar–Björsund och Hamburgö–Hamburgsund. Beträffande samtliga av motionärerna nämnda förbindelser förutsätter utskottet f. ö. att en prövning av

desamma kommer till stånd i samband med det särskilda program vägverket har att upprätta för broinvesteringar av detta slag.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet det förstnämnda motionsyrkandet om en särskild anslagsanvisning om 50 milj. kr. för ändamålet under anslaget till byggande av statliga vägar. Vad beträffar motionsyrkandena i övrigt synes de genom utskottets ställningstagande vara i det närmaste tillgodosedda och därför kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* uppgår för innevarande år till 900 milj. kr. Till detta belopp kommer ca 120 milj. kr. av de konjunkturpolitiska medel som verket erhållit under åren 1979 och 1980 och som kommer att utnyttjas under år 1981. På tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 har anvisats 135 milj. kr. för byggandet av en ny bro till Tjörn. Regeringen har vidare den 27 november 1980 anvisat 37 milj. kr. för sysselsättningsfrämjande väginvesteringar i Värmlands län.

Vägverkets huvudförslag innebär enligt propositionen en uppräkning av anslaget med 160 milj. kr. för att vägbyggandet skall kunna följa flerårsplanerna under år 1982. I proposition 1980/81: 20 om besparingar i statsverksamheten m. m. anmäldes att den ordinarie vägbyggnadsverksamheten bör hållas på i stort nominellt oförändrad nivå. Det innebär att föredraganden för budgetåret 1981/82 inte är beredd att föreslå någon höjning av anslaget till statligt vägbyggande.

Med hänvisning härtill förordas att kostnadsramen för år 1981 bestäms till 900 milj. kr. och att anslag upptas med samma belopp.

I motion 1980/81: 1744 (s) yrkas en höjning av anslaget med 80 milj. kr. I detta belopp ingår det förutnämnda belopp om 50 milj. kr. som föreslås för byggande av broar som ersättning för färjeförbindelser och till vilket delyrkande utskottet redan tagit ställning.

Vidare erinras om att vägverket i sitt besparingsalternativ under anslaget Byggande av statliga vägar har beräknat 30 milj. kr. för byggande av *tunnelbanor*. I propositionen har detta belopp, som avser utbyggnaden i Stockholmsregionen av en tunnelbanegren i nordostlig riktning, den s. k. Täbybanan, helt strukits.

Frågan om kollektivtrafikförsörjningen av Stockholmsregionens nordostsektor har enligt motionärerna utretts sedan mitten av 1960-talet. Stockholms läns landsting har nu beslutat att bygga ut tunnelbanan från Mörby till Täby och koppla ihop tunnelbanan med Roslagsbanans båda grenar till Vallentuna och Österskär i Roslags Näsby.

Motionärerna framhåller vidare att frågan om nordostsektorns trafikförsörjning har varit kontroversiell och att det inte kan vara vare sig regeringens eller riksdagens sak att överpröva denna regionala fråga. Oavsett om man satsar på en utbyggnad av tunnelbanan till Täby eller på en upprustad

Roslagsbana fordras dock statsbidrag. Konsekvenserna av regeringens förslag att stryka anslaget för tunnelbaneutbyggnaden till Täby kan enligt motionen bli att varken en utbyggnad av tunnelbanan eller en upprustning av Roslagsbanan kommer till stånd. På sikt kan detta leda till en successiv nedläggning av hela Roslagsbanan och en övergång till busstrafik, en lösning som ingen förordat.

I motion 1980/81: 1343 (fp) begärs att riksdagen beslutar att inom ramen för anslaget till byggande av vägar för budgetåret 1981/82 anslå medel för byggande av *tunnelbana* enligt samma principer som har gällt för föregående budgetår.

Motionärerna erinrar därvid om att staten har ställt sig bakom en överenskommelse för kollektivtrafikens utbyggnad i Stockholmsregionen. Därvid förutsattes att statsbidrag skulle utgå för byggande av tunnelbanor. Parter i överenskommelsen var då Stockholms stad, Stockholms läns landsting samt i vissa delar statens järnvägar. Denna överenskommelse måste enligt motionärerna självklart uppfyllas. Då Stockholms läns landsting fattade sitt beslut rörande Roslagsbanan och transportförsörjningen i nordostsektorn förutsattes också enligt motionärerna att beräknat statsbidrag till byggande av tunnelbanan till Täby skulle utgå på det sätt som tidigare har överenskommits.

I motion 1980/81: 1354 (m) däremot yrkas att riksdagen gör ett principuttalande av innebörd att några medel nu eller framdeles inte skall anslås från statlig sida till investeringskostnader avseende en tunnelbaneutbyggnad mellan Mörby, Danderyds kommun, och Täby centrum.

Slutligen har i motion 1980/81: 1322 (c) yrkats att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en opartisk utredning och överläggningar mellan staten och Stockholms läns landsting om den samhällsekonomiskt bästa kollektivtrafikförsörjningen inom Stockholmsregionens nordostsektor.

Såsom i motion 1980/81: 1744 (s) erinrats om har vägverket i sin anslagsframställning räknat med ett belopp om 30 milj. kr. för byggande av tunnelbanor. I budgetpropositionen har några medel för ändamålet ej tagits upp. Några skäl härför har ej heller angetts. Utskottet, som ansluter sig till de principiella motiveringar som anförts i motionerna 1980/81: 1744 (s) och 1980/81: 1343 (fp), vill därför erinra om att bidrag för byggande av tunnelbanor enligt gällande regler alltjämt skall kunna utgå. Det synes därför böra ankomma på vägverket att bl. a. utifrån de allmänna riktlinjer som riksdagen angett och inom den totala ramen för anslaget Byggande av statliga vägar i förevarande fall bereda utrymme härför. Utskottet förutsätter vidare att därest medel för byggande av tunnelbana skulle erfordras under

år 1982 sådana medel utgår inom ramen för medelstilldelningen för regionen.

Vad utskottet härom anfört och vilket innebär att syftet med motion 1980/81:1343 (fp) i det närmaste tillgodoses och att yrkandet i motion 1980/81:1354 (m) avstyrks bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Någon opartisk utredning i frågan och särskilda överläggningar mellan staten och Stockholms läns landsting finner utskottet ej påkallade och avstyrker därför motion 1980/81:1322 (c).

Ej heller är utskottet berett att för ändamålet tillstyrka en höjning med 30 milj. kr. av anslaget till byggande av statliga vägar. Yrkandet härom i motion 1980/81:1744 (s) avstyrks följaktligen.

Vad slutligen beträffar storleken av anslaget *Byggande av statliga vägar* i dess helhet har utskottet vid sin prövning av frågan härom funnit sig böra godta regeringens förslag. Härav följer att utskottet med hänvisning jämväl till vad tidigare anförts avstyrker yrkandet i motion 1980/81:1744 (s) om en höjning av anslaget med 80 milj. kr.

Vidare avstyrks yrkandet i motion 1980/81:1096 (vpk) om en höjning av anslaget med 100 milj. kr.

I enlighet med det förut anförda avstyrks yrkandet i motion 1980/81:1731 (vpk) om en höjning av anslaget med 5 milj. kr. – att specialdestineras för upprustning av *riksväg 83* mellan Ljusdal och Ånge.

Från anslaget *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* lämnas bidrag till kommun med 95 % av det belopp vartill de skäliga kostnaderna för drift av de bidragsberättigade vägarna och gatorna beräknas uppgå. Driftkostnaderna fastställs för en tvåårsperiod av statens vägverk efter kommunens hörande. Bidragsgivningen regleras genom kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner (ändrad senast 1976:28). Bidrag utgår i mån av tillgång på medel.

Föredraganden förordar att vägverket för bidragsåret 1982 bemyndigas planera utifrån ett anslag på 450,5 milj. kr. för budgetåret 1982/83, vilket innebär att nuvarande anslag prisomräknas till 1982 års beräknade kostnadsnivå enligt huvudalternativets principer.

Anslaget för nästa budgetår föreslås tas upp med 374,3 milj. kr., motsvarande den tidigare planerade bidragsgivningen för år 1981.

Utskottet tillstyrker föredragandens sålunda framlagda förslag och avstyrker följaktligen yrkandet i motion 1980/81:1096 (vpk) om en höjning av den planerade bidragsgivningen för år 1982 till 505 milj. kr. och av anslaget för nästa budgetår till 400 milj. kr.

Anslaget *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* uppgår för

innevarande budgetår till 370 milj. kr. På tilläggsbudget 1 har anvisats ytterligare 52 milj. kr.

Bidragsgivningen från anslaget regleras genom kungörelsen (1971:955) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner (ändrad senast 1977:1131). Statsbidrag till byggande av tunnelbana kan under vissa förutsättningar utgå även från detta anslag till kommun, landstingskommun och kommunalförbund. Denna bidragsgivning regleras genom kungörelsen (1971:956) om statsbidrag till byggande av tunnelbana. Från anslaget utgår även bidrag till kommuner för att bygga cykelleder och kollektivtrafikanordningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Denna bidragsgivning regleras genom förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik (omtryckt 1980:720).

Föredraganden erinrar om att i proposition 1980/81:20 (TU 1980/81:6, rskr 1980/81:101) – om besparingar i statsverksamheten m. m. – anmäldes att bidragsanslaget till byggande av kommunala vägar och gator borde minskas med 50 milj. kr. (från ursprungliga 370 milj. kr.). Riksdagen har beslutat anta den föreslagna besparingen. Med hänvisning jämväl härtill förordas att anslaget tas upp med 320 milj. kr.

Förslaget till medelsanvisning innebär bl. a. att anslagsposten Bidrag till vissa vägtrafikanläggningar, som även inkluderar cykelleder, tas upp med 30 milj. kr.

Med anledning av förslagen begärs i motion 1980/81:1744 (s) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om bidrag till *cykelvägar*.

Motionärerna framhåller därvid att cykeltrafiken är miljövänlig och energisnål. Det anses angeläget att genom ett stöd till kommunerna skapa så säkra och gynnsamma betingelser som möjligt för cyklisterna. Enligt motionen bör därför den av riksdagen tidigare beslutade nivån för bidrag till cykelvägar – 20 milj. kr. – ligga fast.

I motion 1980/81:764 (c) anges den förut omnämnda anslagsposten vara otillräcklig då den får utnyttjas även för andra kollektivtrafikfrämjande åtgärder. En uppräkning av anslagsposten till 50 milj. kr. anses därför böra ske samt bidragsmedlen i övrigt till byggande av vägar och gator i motsvarande mån minskas.

Även utskottet anser bidragsgivningen till byggande av cykelleder angelägen. Utskottet finner dock i nuvarande läge inte anledning föreligga att såsom i den förstnämnda motionen begärs göra en särskild framställning i ämnet hos regeringen. Motionen bör därför i denna del inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet finner än mindre tillräckliga skäl föreligga att i enlighet med yrkandet i motion 1980/81:764 (c) inom anslagets ram tillstyrka en höjning

av anslagsposten till bidrag till vissa trafikanläggningar till 50 milj. kr. Motionen avstyrks därför.

Redan i förra årets budgetproposition framhöll föredraganden att bidrag till *spårtrafikanläggningar* bara berör de allra största tätorterna. Eftersom så få kommuner och huvudmän berörs av ett nytt statsbidragssystem ansågs några generella regler för denna bidragsgivning inte behövas. Särskild utredning borde i stället utföras för att – mot bakgrund av principerna i KOLT:s förslag och i samarbete med berörda lokala och regionala organ – åstadkomma en önskvärd fördelning av de inom resp. region tillgängliga statsbidragsmedlen mellan olika trafikanläggningar såsom vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor. Detta ansågs kunna ske inom ramen för pågående utredning (K 1979: 04) om statsbidragsgivning till kommunala vägar m. m.

Vad föredraganden sålunda anfört godtogs av riksdagen. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrker utskottet yrkandet i motion 1980/81:1744 (s) om att riksdagen nu hos regeringen begär förslag till bidrag till spårtrafikanläggningar.

Av samma skäl avstyrks yrkandet i motion 1980/81: 383 (partimotion, vpk) att riksdagen i särskild framställning till regeringen nu begär prövning av frågan om statsbidrag till *anläggningar för kollektivtrafik* i huvudsaklig överensstämmelse med vissa tidigare framlagda utredningsförslag.

I motion 1980/81: 763 (c) begärs att det planerade statsbidraget till spårtrafikanläggningar utökas till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för *elektrisk bussdrift*.

Under hänvisning till redan pågående utredningsarbete m. m. – som även torde beröra de i motionen aktualiserade frågorna – och i avvaktan på resultatet härav avstyrker utskottet motionen i fråga.

Vidare yrkas i motion 1980/81:1744 (s) att riksdagen beslutar att sammanlagt 20 milj. kr. skall stå till *kollektivtrafikberedningens* förfogande för de uppgifter som anges i motionen. Som följd härav föreslås vidare att bidragsanslaget för byggande av kommunala vägar och gator uppräknas med 20 milj. kr. till 340 milj. kr.

Motionärerna föreslår därvid en rad olika åtgärder för att förbättra förutsättningarna för en utveckling av den kollektiva trafiken. Det gäller bl. a. genomförande av KOLT:s förslag om statsbidrag till anläggningar för den kollektiva trafiken, försök med nya trafiksystem och ett utvecklingsbolag på kollektivtrafikområdet m. m.

Som ett led i utvecklingen förklaras det vara angeläget att stimulera till försök med nya trafiksystem, planeringssystem, trafikledningssystem, information till kollektivtrafikanterna osv. Det anses också vara angeläget

att en utveckling stimuleras när det gäller fordon och fordonskomponenter.

Utskottet har vid sin prövning av berörda frågor inte funnit sig berett att tillstyrka motionärernas förslag om en anslagsökning för ändamålet med 20 milj. kr., m. m. och avstyrker därför motionen i berörda delar. Vad beträffar den av motionärerna ånyo aktualiserade frågan om ett utvecklingsbolag på kollektivtrafikområdet må dock nämnas att förslag härom enligt vad utskottet erfarit kommer att läggas fram i den aviserade propositionen om vissa industripolitiska frågor m. m.

I motion 1980/81:1744 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om *prioritering på lånemarknaden* av investeringar i kollektivtrafiken.

Många skäl talar enligt motionärerna för att kollektivresandet kommer att öka starkt under 1980-talet och att det behövs en stor handlingsberedskap för en utbyggnad av den kollektiva trafiken. Motionärerna föreslår därför att regeringen vidtar sådana åtgärder att kollektivtrafikinvesteringar – på samma sätt som vad gäller bostäder m. m. – prioriteras på lånemarknaden.

Utskottet förutsätter för sin del att regeringen uppmärksammar de problem som sammanhänger härmed och vidtar de åtgärder som med anledning härav må befinnas påkallade. Under hänvisning härtill och då utskottet inte finner anledning föreligga att från riksdagens sida göra någon särskild framställning i ämnet bör motionen lämnas utan åtgärd i denna del.

Av utskottets ställningstagande i det föregående följer att utskottet till alla delar tillstyrker den av föredraganden förutsatta medelsanvisningen under anslaget för nästa budgetår. Härav följer också att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1980/81:1096 (vpk) om en höjning av anslaget – med hänsyn bl. a. till behovet av medel för cykelvägar och busstrafikanläggningar – till 400 milj. kr.

Anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* uppgår för innevarande budgetår till 222 milj. kr. För nästa budgetår föreslås en medelsanvisning med 242 milj. kr., dvs. en ökning jämfört med innevarande budgetår med 20 milj. kr. Anslaget motsvarar därmed vägverkets besparingsalternativ. Föredraganden förordar vidare i likhet med vad han anfört beträffande den kommunala driftverksamheten att vägverket ges bemyndigande att planera för bidragsgivningen till även den enskilda väghållningen för år 1981. Verket föreslås därför få bemyndigande att planera för ett anslag av 273,5 milj. kr. under budgetåret 1982/83.

Av propositionen framgår bl. a. att en mycket kraftig uppräkning av anslaget har skett de senaste fem budgetåren. För budgetåret 1976/77

uppgick anslaget till 108,0 milj. kr. Anslagsökningen fram t. o. m. innevarande budgetår uppgår till 114,0 milj. kr., vilket innebär en genomsnittlig årlig uppräkning med 21 %. Vägverket har i en nyligen genomförd undersökning konstaterat att kommunerna samtidigt har lämnat stora bidrag till den enskilda väghållningen. I några fall har kommuner också lämnat 70 % bidrag till de beräknade kostnaderna så att en högre driftstandard kunnat hållas på den enskilda vägen än vad vägverket bedömt som rimlig. I många andra fall ger kommunerna bidrag som innebär att upp till 100 % bidrag lämnas till driften av enskilda vägar. Endast för 7 % av det bidragsberättigade vägnätet har enbart det statliga bidraget utgått.

Under hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionens förslag. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1980/81: 1096 (vpk) om ett anslag för nästa budgetår om 252 milj. kr. samt planeringsbemyndigande om 283,5 milj. kr. för år 1982.

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

De i propositionen under här förevarande punkter i övrigt framlagda anslagsberäkningarna, avseende *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter, Tjänster till utomstående* och *Statens vägverk: Försvarsuppgifter*, har inte gett utskottet anledning till erinran.

I motion 1980/81: 1347 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att *bygdevägar* endast i undantagsfall skall få avföras ur allmänt underhåll och framför allt inte i bygder med betydande friluftsliv samt att alla viktiga enskilda vägar skall överföras i allmänt underhåll.

Frågor om indragning av allmän väg och förutsättningarna härför liksom överförande av enskild väg till allmänt underhåll regleras genom föreskrifter i väglagen (1971: 948). Bestämmelserna i den till väglagen anslutande vägkungörelsen (1971: 954) innebär vidare att länsstyrelsens uppfattning i en indragningsfråga ges stor vikt. Av vägverkets i olika sammanhang tidigare gjorda uttalanden framgår också att indragningsärendena handläggs under stor hänsyn till förhållandena i de enskilda fallen och att indragningar sker endast då vägande skäl föreligger.

Av nu anförda skäl ävensom med beaktande av kostnadsaspekterna finner utskottet motionärens förslag om att alla viktiga enskilda vägar överförs i allmänt underhåll f. n. ej heller möjligt att genomföra.

Under hänvisning jämväl till vad tidigare anförts om bidragsgivningen till underhållet av enskilda vägar avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motion 1980/81: 563 (c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående *statsbidrag till enskild väghållning*. Motionären vill ha en generösare tolkning – be-

träffande nedre gräns för bidragsberättigad väglängd – än den som nu tillämpas vid beviljandet av statsbidrag och att därvid sociala hänsyn skall tas.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att den nya förordningen om statsbidrag till enskild väghållning grundar sig på riksdagens beslut med anledning av den översyn av bidragsformerna som riksdagen tidigare begärt och som redovisades i proposition 1978/79: 100. Tillämpningsföreskrifter till förordningen har utfärdats av statens vägverk.

Myndigheterna kommer enligt uttalande i annat sammanhang av kommunikationsministern att tillämpa de nya bestämmelserna på ett generöst sätt. Det betyder bl. a. att en väg i glesbygd som nu har bidrag men som understiger den nya gränsen för bidragsberättigad väglängd får behålla sitt bidrag. Att som i motionen begärts även sociala synpunkter skall tas med vid prövningen av bidrag till enskild väghållning är inte förutsatt vare sig i förarbetena till eller i gällande förordning.

Som förut nämnts går också kommunerna i många fall in och tar över väghållningen eller lämnar bidrag till denna i de fall där de statliga bidragen inte räcker till.

Under hänvisning till det anförda avstyrks motionen i fråga.

Motionsyrkanden beträffande flerårs- och fördelningsplaner m. m.

I motion 1980/81: 263 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nybyggnad av *riksväg 31* bör genomföras som tidigare planerats och att vägunderhållet ej får försämras. I motion 1980/81: 1738 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär upprustning och ombyggnad av *väg 400* genom omfördelning av väganslaget i 1981/82 års riksstat.

Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som i statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. Utskottet förutsätter också att så sker samt att därvid kraven på en likformig standard för landets olika delar vederbörligen beaktas. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom ändras mellan de normala revideringstillfällena. Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt. År 1978 har f. ö. en revidering skett av de tidigare flerårs- och fördelningsplanerna samt nya planer avseende perioden 1979–1988 upprättats och fastställts.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala

instanserna i samverkan med vägverket uppställt. Fr. o. m. år 1978 har f. ö. länsstyrelserna bemyndigande att fastställa de nya flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I anslutning härtill må också erinras om den stora flexibilitet som kännetecknar vägplaneringen. I fråga om anslag för vägbyggande som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårs- och långtidsplanerna. Dock bör projekt som redan påbörjats med anlitande av beredskapsmedel fullföljas.

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

Av samma skäl och under hänvisning jämväl till vad utskottet i övrigt anfört rörande bl. a. planeringen och användningen av beredskapsmedel för byggande av vägar avstyrker utskottet yrkandena i motionerna 1980/81: 1470 (s) i vad avser särskilda *investeringar i det värmländska vägnätet* och 1980/81: 1505 (s) om behovet av *vägförbättringar i Skåne.*

Detsamma gäller yrkandena i motion 1980/81: 1741 (s) i vad avser byggande av *högbro m. m. vid Hjälmaresund* och motion 1980/81: 1328 (c, s) om *broförbindelse mellan Fårö och Gotland.*

I förevarande sammanhang må också nämnas att enligt de direktiv som utfärdades för upprättandet av de nya flerårs- och fördelningsplanerna en samhällsekonomisk angelägenhetsgradering av väg- och gatubyggnadsföretagen skulle vara vägledande. Särskilt skulle därvid beaktas sambandet mellan vägplanering, regional trafikplanering, länsplanering och fysisk samhällsplanering. Åtgärder som kunde antas höja trafiksäkerheten skulle ges hög prioritet och även förslag till mindre omfattande åtgärder i detta syfte ingående prövas.

Samtidigt som de nya planerna upprättats har vidare särskilda förteckningar tagits fram över vägobjekt som är lämpliga att utföras dels som förbättringsarbeten med vägverkets driftmedel, dels som beredskapsarbeten.

I motion 1980/81: 562 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket ges direktiv att utarbeta planer för byggande av *broar över Vallsundet och Rödösundet* i Storsjön i Jämtland så att viss beredskap finns när medel för byggande kan anvisas.

Enligt vad utskottet erfarit har med avseende på dessa företag visst utrednings- och planeringsarbete redan verkställts. Det torde vidare få förutsättas att genom den regionala vägmyndighetens försorg arbetet härmed fortsätts och uppföljs. Motionärernas önskemål om viss beredskap synes därmed tillgodosett. Under hänvisning härtill och till vad i det

föregående anförts om ersättande av färjeförbindelser med broar finner utskottet motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1980/81:177 (c), framlagd i anslutning till proposition 1980/81:71 om avgränsning av obrutna fjällområden, yrkas (p. 1) att riksdagen beslutar att vägen *Suorva–Ritsem* skall öppnas för allmän trafik. Samma yrkande återfinns (p. 1) i motion 1980/81:1447 (s). I motion 1980/81:178 (fp) däremot yrkas (p. 1 i denna del) att vägen skall läggas igen samt, om detta yrkande inte skulle bifallas, att riksdagen (p. 2) uttalar att vägen inte skall få utnyttjas för allmän trafik utan endast för trafikanter med särskilt tillstånd, såsom t. ex. postverkets busstrafik, för befattningshavare hos vattenfallsstyrelsen och samerna i området. Nämnda motionsyrkanden har av civilutskottet överlämnats till trafikutskottet för dess beredning.

I förut nämnda proposition förordar planministern i likhet med bl. a. länsstyrelsen i Norrbottens län, statens naturvårdsverk och statens planverk att en vägkorridor upp till Ritsem lämnas öppen mellan Kebnekaise- och Sarek-Piteåområdet. Det betonas att detta inte innebär ett ställningstagande för att vägsträckan mellan Suorva och Ritsem skall öppnas för allmän trafik. Vägen är inte utbyggd och anpassad för sådan trafik. Det sägs vidare vara uppenbart att en anpassning av vägen till allmän trafik kan föra med sig krav på ytterligare åtgärder i en rad avseenden. Åtgärderna kan i sin tur innebära icke önskvärda ingrepp i de båda obrutna fjällområdena. Omfattningen av sådana åtgärder och deras konsekvenser för Stora Sjöfallets nationalpark behöver klarläggas. Dessutom behöver ställning tas till frågan om vem som skall svara för kostnaderna för eventuella förbättringsåtgärder och för det kontinuerliga underhållet av vägen. Dessa frågor behöver enligt propositionen övervägas ytterligare innan beslut kan fattas om att eventuellt öppna vägen mellan Suorva och Ritsem för allmän trafik.

Riksdagen har numera godkänt civilutskottets betänkande CU 1980/81:14 innebärande ett godtagande av propositionens förslag i huvudfrågan beträffande obrutna fjällområden m. m.

I berörda vägfrågor vill utskottet till en början erinra om att vägen Suorva–Ritsem har karaktären av enskild väg med vattenfallsverket som väghållare. Det ankommer således först och främst på verket att ta ställning till frågan om i vilken utsträckning och omfattning vägen bör hållas öppen för annan än egen trafik eller om vägen och därmed ansvaret för densamma – såsom aktualiserats i motion 1980/81:1447 (s) – skall få övertas av Gällivare kommun. Eventuell begäran från nuvarande eller blivande väghållare om statsbidrag till underhåll av vägen eller dess intagande till allmänt underhåll torde vidare i första hand få prövas av vederbörande lokala och regionala vägmyndigheter antingen som bidragsfråga eller också i den ordning som eljest gäller för prövning av vägärenden. I samband därmed fastställs också om vägen skall hållas öppen för allmän trafik eller inte.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet yrkandena 1 i de båda motionerna 1980/81:177 (c) och 1980/81:1447 (s) samt yrkande 2 i motion 1980/81:178 (fp) inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Yrkande 1 i sistnämnda motion avstyrks.

Förrättningskostnader i vissa fall

Under avsnittet Särskilda frågor behandlas i propositionen (s. 122–123) frågan om förrättningskostnader i vissa fall.

Föredraganden förordar därvid att i väglagen införs en ny paragraf, 20 a §, med innebörden att väghållaren åläggs skyldighet att vid behov påkalla förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna enskild väghållning, om byggandet av en allmän väg medför att en enskild väg behöver byggas eller att ändrade förhållanden uppstår som väsentligt inverkar på väghållningen för en sådan väg. Kostnaderna för en sådan förrättning bör bestridas över vägverkets anslag för den statliga väghållningen. Detta föranleder ändringar i 18 och 29 §§ anläggningslagen. Förslaget till ändring i anläggningslagen har upprättats i samråd med justitiedepartementet.

Utskottet tillstyrker de sålunda framlagda lagförslagen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *revidering av vägverkets flerårsplaner*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:1744 (s) yrkande 8,
2. beträffande *omfördelning av väganslagen*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:566 (c) i denna del,
3. beträffande *vägverkets organisation*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1980/81:315 (c) utan åtgärd,
   b. lämnar motion 1980/81:566 (c) i denna del utan åtgärd,
   c. lämnar motion 1980/81:1729 (fp) utan åtgärd,
4. att riksdagen till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1981/82 anvisar ett förslagsanslag på 5 950 000 kr.,
5. att riksdagen
   a. medger att regeringen lämnar statens vägverk det beställningsbemyndigande som i propositionen förordats,
   b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1980/81:1096 (vpk) yrkande 1 och 1980/81:1744 (s) yrkande 13 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 2 814 000 000 kr.,
   c. medger att regeringen ger statens vägverk rätt att använda driftmedel för byggande av broar i enlighet med vad föredragande departementschefen förordat i propositionen,

6. beträffande *byggande av vissa broar*
att riksdagen
a. lämnar motionerna 1980/81:575 (s) och 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar om en bro över Brosundet utan åtgärd,
b. lämnar motionerna 1980/81:1329 (s) och 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar om en broförbindelse mellan Sundet och Hasselön i Gävle kommun utan åtgärd,
c. lämnar motionerna 1980/81:1348 (s) och 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö utan åtgärd,
d. lämnar motionerna 1980/81:1721 (s) och 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar om en bro vid Bjursundsström utan åtgärd,
e. lämnar motionerna 1980/81:1737 (s) och 1980/81:1470 (s) i denna del samt 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar om en bro över Liljedalssundet utan åtgärd,
f. lämnar motionerna 1980/81:1741 (s) i vad den avser bro mellan Ekhammar och Björsund samt 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar utan åtgärd,
g. avslår motion 1980/81:1744 (s) yrkandena 7 och 11 i vad avser beviljande av medel om 50 milj. kr. för byggande av broar under anslaget Byggande av statliga vägar,
7. att riksdagen
a. beträffande *utbyggnad av tunnelbana till Täby* med anledning av motion 1980/81:1343 (fp) och med avslag på motionerna 1980/81:1322 (c) och 1980/81:1354 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1980/81:1096 (vpk) yrkande 2, 1980/81:1731 (vpk) och 1980/81:1744 (s) yrkande 11 i återstående del till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 900 000 000 kr.,
8. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1980/81:1096 (vpk) yrkande 3
a. medger att regeringen låter statens vägverk planera bidragsgivningen för år 1982 avseende drift av kommunala vägar och gator utifrån ett anslag på 450 500 000 kr.,
b. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 374 300 000 kr.,
9. beträffande *bidrag till cykelvägar*
att riksdagen
a. lämnar motion 1980/81:1744 (s) yrkande 2 utan åtgärd,
b. avslår motion 1980/81:764 (c),

10. beträffande *bidrag till spårtrafikanläggningar m. m.*
att riksdagen
a. avslår motionerna 1980/81: 383 (vpk) och 1980/81: 1744 (s) yrkande 3,
b. avslår motion 1980/81: 763 (c),
11. beträffande *prioritering av kollektivtrafikinvesteringar på lånemarknaden*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 4 utan åtgärd,
12. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1980/81: 1096 (vpk) yrkande 4 och 1980/81: 1744 (s) yrkandena 1 och 10 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 320 000 000 kr.,
13. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1980/81: 1096 (vpk) yrkande 5
a. medger att regeringen låter statens vägverk planera bidragsgivningen till drift av enskilda vägar för år 1982 utifrån ett anslag på 273 500 000 kr.,
b. till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 242 000 000 kr.,
14. att riksdagen till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 30 000 000 kr.,
15. att riksdagen till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1981/82 anvisar ett förslagsanslag på 22 800 000 kr.,
16. att riksdagen till *Statens vägverk: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 12 500 000 kr.,
17. beträffande *underhållet av bygdevägar m. m.*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 1347 (c),
18. beträffande *statsbidrag till enskild väghållning*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 563 (c),
19. beträffande *vissa väg- och brobyggnader*
att riksdagen
a. avslår motion 1980/81: 263 (s) om nybyggnation av riksväg 31 m. m.,
b. avslår motion 1980/81: 1738 (s) om ombyggnad av länsväg 400 mellan Pajala och Karesuando,
c. i denna del om investeringar i Värmlands vägar avslår motion 1980/81: 1470 (s),
d. avslår motion 1980/81: 1505 (s) om behovet av vägförbättringar i Skåne,
e. avslår motion 1980/81: 1328 (c, s) om en broförbindelse mellan Fårö och Gotland,

f. avslår motion 1980/81:1741 (s) i vad den avser högbro m. m. vid Hjälmaresund,

g. lämnar motion 1980/81: 562 (c) om broar över Vallsundet och Rödösundet i Jämtland utan åtgärd,

20. beträffande *vägen Suorva–Ritsem*
att riksdagen
a. avslår motion 1980/81:178 (fp) yrkande 1 i denna del,
b. lämnar motionerna 1980/81:177 (c) yrkande 1 och 1980/81:1447 (s) yrkande 1 utan åtgärd,
c. lämnar motion 1980/81:178 (fp) yrkande 2 utan åtgärd,

21. att riksdagen antar inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till
a. lag om ändring i väglagen (1971:948),
b. lag om ändring i anläggningslagen (1973:1149).

Stockholm den 10 mars 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp) och Margit Sandéhn (s).

Reservationer

1. beträffande **revidering av vägverkets flerårsplaner** (mom. 1)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet delar" och på s. 9 slutar med "i fråga." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som kommit till uttryck i motionen och som sammanfaller med motionärernas tidigare framförda synpunkter i frågan (TU 1980/81:6, res. 3). Innan riksdagen binder sig för en neddragning av väganslagen på det föreslagna sättet måste sålunda vägverket ges tillfälle att redovisa på vilket sätt man kan förändra gällande flerårsplaner och vilka effekterna blir på t. ex. sysselsättning och trafiksäkerhet i olika delar av landet. Vid en sådan revidering av flerårsplanerna bör särskilt beaktas dels kollektivtrafikens behov, dels att vägverkets drift- och under-

hållsverksamhet tillförs erforderliga resurser. Enligt utskottets mening måste inriktningen för anslagsgivningen till vägväsendet vara att upprätthålla servicestandarden och vidmakthålla det i vägarna nedlagda kapitalet. En målmedvetet bedriven driftverksamhet med lämpligt avvägda resursinsatser utgör dels en garanti för trafikens framkomlighet under olika väderbetingelser, dels en av förutsättningarna för att hålla trafikolycksutvecklingen under kontroll.

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

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *revidering av vägverkets flerårsplaner*
   att riksdagen med bifall till motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. beträffande **omfördelning av väganslagen** (mom. 2)

Bertil Jonasson, Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Regering och riksdag" och slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner vid en analys av väganslagens fördelning etc. att mycket talar för att glesbygdsvägarna särskilt under 1960-talet och första delen av 1970-talet missgynnats och inte fått den andel av väganslagen som motsvarar det trafikarbete som faktiskt utförs på de sekundära och tertiära länsvägarna liksom på det enskilda vägnätet. Även om en förbättring skett på senare år återstår ännu mycket för att uppnå en godtagbar standard på glesbygdsvägnätet.

I sin anslagsframställning för budgetåret 1981/82 noterar vägverket en stagnerande tillväxt av trafikarbetet under senare delen av 1970-talet liksom att trafiktillväxten är något större på länsvägnätet än på riksvägnätet. Vägverkets planering är också baserad på förutsättningen att trafikarbetet under 1980-talet kommer att fortsätta att öka fast i långsammare takt än under 1970-talet.

Utskottet finner med anledning av ökad satsning på SJ och starkt ökade drivmedelskostnader mera sannolikt att trafikarbetet på vägarna inte kommer att öka under 1980-talet utan kanske snarare minska något. Men denna utveckling torde inte komma att bli likformig över hela vägnätet. Ett oförändrat eller kanske t. o. m. något minskat trafikarbete på riksvägnätet och på de största länsvägarna kan sålunda förväntas eftersom det rimligen är på dessa stråk som järnvägen kan överta en betydande del av trafikarbetet, nu när järnvägens resurser förstärks, taxorna i många fall sänks i reala termer och drivmedelskostnaderna samtidigt stiger avsevärt. Främst torde

dessa åtgärder påverka turist- och fritids/nöjesbilismen, men när SJ satsar på förbättrad godshantering m.m. så bör detta även komma att påverka volymen av långtradartrafik på längre avstånd.

I glesbygden, som främst betjänas av de sekundära och tertiära länsvägarna samt det enskilda vägnätet men endast i ringa mån av järnvägarna, synes det däremot inte troligt att vägtrafikarbetet kommer att minska utan snarare torde en svag ökning kunna förväntas. En förutsättning härvid är dock att regionalpolitiken lyckas bibehålla och helst öka sysselsättningen där.

Det är också på glesbygdsvägnätet som våra dagliga livsmedelstransporter liksom skogstransporterna måste ta sig fram. Även skolresorna svarar här för ett betydande trafikarbete. Då utvecklingen på virkestransportsidan gått mot ökade transporter med lastbil och mot allt större och tyngre ekipage har glesbygdsvägnätet ofta blivit en flaskhals som i hög grad fördyrar transporterna. För skogsnäringens och skogsindustrins utveckling och lönsamhet är ett förbättrat glesbygdsvägnät av stort värde. Mot denna bakgrund anser utskottet att en upprustning/beläggning av grusvägarna måste prioriteras när de totala väganslagen av statsfinansiella skäl måste hållas nere. Man måste då främst satsa på godtagbar framkomlighet på hela vägnätet och mindre på ökad komfort på de trafikstarka vägarna. Trafikregleringar i form av hastighetsbegränsningar o.d. på sistnämnda vägar bör kunna ytterligare begränsa trafikolyckor även om trafikstandarden i övrigt inte höjs mera påtagligt.

Av vägverkets anslagsframställning framgår även, att "trots att mer än dubbelt så mycket ordinarie byggnadsmedel avdelas till riksvägar som till länsvägar i den nu gällande flerårsplanen blir den totala satsningen på länsvägar större än på riksvägar". Detta kan synas positivt, men eftersom vägverkets slutsats baseras på en ganska optimistisk bedömning av hur mycket AMS- och andra konjunkturpolitiska medel man kommer att få under den aktuella tidsperioden synes situationen föga betryggande, när det gäller att säkra en erforderlig satsning på glesbygdsvägnätet.

Då utskottet i nuvarande statsfinansiella läge inte finner det rimligt att begära en ökning av vägbyggnadsanslagen, måste en ökad satsning på glesbygdsvägnätet åstadkommas huvudsakligen genom en omprioritering inom de nu anvisade budgetramarna. Detta bör också vara möjligt, eftersom från ett flertal län gjorts gällande att man där anser att satsningarna på riksvägnätet utan olägenhet skulle kunna minskas. Samtidigt konstateras ett ökat behov föreligga att upprusta och belägga glesbygdsvägar.

Enligt utskottets mening är det viktigt och betydelsefullt för att uppnå en riktig avvägning av satsningarna på olika vägtyper att man får en så decentraliserad bedömning av dessa frågor som möjligt. Genom de nu tillämpade förfaringssätten för att fördela väganslagen kan denna målsättning sägas ha uppnåtts, när det gäller länsvägnätet, även om fördelningen länen emellan synes kunna ifrågasättas.

Men *inom* länen förefaller nuvarande förfaringssätt ur decentralistisk synpunkt vara godtagbart. Vägverket bör dock söka öka medelstilldelningen till de län som har högst andel grusvägar på bekostnad av de län som har högst andel asfalterade glesbygdsvägar.

Men än viktigare anser utskottet vara att länsstyrelsen efter samråd med länsvägnämnden får en möjlighet att även överföra medel från riksvägsprojekt till länsvägsupprustning, när så befinns mest angeläget. Härmed skulle man åstadkomma en ökad decentralisering när det gäller att bestämma hur de knappa väganslagen skall disponeras. I ett inledningsskede bör denna rätt kanske inskränkas till att avse exempelvis högst 25 % av det riksvägsanslag som tilldelats det aktuella länet samt gälla projekt som inte går över länsgränserna. Men redan med denna begränsade möjlighet för länsstyrelsen skulle man på vissa håll i landet kunna åstadkomma en icke oväsentlig upprustning/beläggning av länsvägarna i glesbygden vilket utskottet finner ytterst angeläget.

Sammanfattningsvis må understrykas att i ett läge, där statsfinansiella skäl talar för återhållsamhet även på väganslagssidan, måste framkomligheten på glesbygdsvägnätet prioriteras före standardhöjningar på riksvägnätet liksom på statskommunala och primära länsvägar. I sammanhanget må erinras om att 1979 års trafikpolitiska beslut inte innebär att trafiksäkerhetsåtgärder skall prioriteras före framkomlighet på glesbygdsvägnätet. Planeringen måste nämligen också enligt beslutet inriktas på ökade insatser på glesbygdsvägar för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service m. m. för glesbygdsbefolkningen.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *omfördelning av väganslagen*
   att riksdagen med bifall till motion 1980/81: 566 (c) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen härom anförts,

3. beträffande anslaget **Drift av statliga vägar** (mom. 5 b)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet har" och slutar med "100 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar helt motionärernas uppfattning härom. Såsom vägverket framhållit innebär medelstilldelningen för år 1981 att de riktlinjer som har angivits i riksdagsbeslutet ej har följts. Utebliven kompensation för kostnadsfördyringar innebär tillsammans med de ca 40 milj. kr. som skall avsättas för Tjörnbron att 1981 års driftanslag i realiteten kommer att

understiga 1980 års anslag med ca 200 milj. kr. Detta innebär ett klart avsteg från målsättningen att vidmakthålla vägnätet. Det är särskilt allvarligt med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet. Minskningen av grusvägsunderhållet och beläggningsunderhållet medför att trafikanterna dels får acceptera en lägre standard, dels får bära ökade kostnader i form av ökad bränsleförbrukning och ökat fordonsslitage. Den knappa medelstilldelningen gör det vidare nödvändigt för vägverket att ytterligare reducera de egna personella och maskinella resurserna för att minska andelen fasta kostnader. Därför kommer sammanslagningar av arbetsområdena inom den lokala driftsorganisationen att intensifieras och ett antal vägstationer att bortrationaliseras. Detta leder i sin tur till sysselsättningssvårigheter och regionalpolitiska konsekvenser som än mer försvårar situationen i ekonomiska och andra avseenden för berörda regioner.

Ett eftersatt vägunderhåll får många negativa konsekvenser. För dem som yrkesmässigt trafikerar våra vägar innebär regeringens förslag en kraftig försämring av arbetsmiljön. Ett eftersatt vägunderhåll innebär vidare inte bara kapitalförstöring av vägarna utan även av de fordon som trafikerar dessa vägar. Det förtjänar även att påpekas att dåliga vägar leder till högre energiförbrukning, vilket strider mot de energipolitiska strävanden som riksdagen fastställt. Genom sämre vägunderhåll ökar transporttiderna och därmed transportkostnaderna. Detta har särskild betydelse för den tunga industrin i glesbygd och för skogsnäringen.

Med hänvisning till det anförda tillstyrks yrkandet i förenämnda motion om en ytterligare anslagshöjning med 20 milj. kr.

Härigenom tillgodoses också i viss mån yrkandet i motion 1980/81: 1096 (vpk) om en anslagshöjning med 100 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 5 b bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen

(b) med anledning av regeringens förslag och motion 1980/81: 1096 (vpk) yrkande 1 samt med bifall till motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 13 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 2 834 000 000 kr.,

4. beträffande **byggande av vissa broar** (mom. 6)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 15 slutar med "riksdagens sida." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning om lämpligheten att under angivna förutsättningar ersätta vissa färjeleder med broar och anser därför medel böra beräknas härför. Ett bifall härtill innebär ett tidigareläggande av ovan nämnda projekt.

Genom att nu beräkna ca 14,0 milj. kr. för byggande av bro mellan Strömsholmen och Bjursund torde detta projekt omedelbart kunna sättas i gång, och därigenom kan den eftersträvade besparingseffekten snabbare uppnås.

För bron vid Liljedalssundet bör beräknas ca 4,0 milj. kr. och för Brosundet ca 2,5 milj. kr.

Vidare bör för broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt Hamburgsund–Hamburgö beräknas 7,0 resp. 8,5 milj. kr. För bro mellan Ekhammar och Björsund bör beräknas 5,0 milj. kr.

Även vid Sundet–Hasselön bör färjeleden snarast ersättas med bro.

Också andra liknande projekt bör kunna komma i fråga.

Vid ett bifall till ett eller flera av de ovan nämnda förslagen bör härför erforderliga medel snarast anvisas. Det bör därför ankomma på regeringen att på tilläggsbudget återkomma med förslag om sålunda erforderliga medel, högst intill det av motionärerna angivna beloppet om 50 milj. kr.

Vad utskottet härom anfört och vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna innebär ett tillgodoseende av motionärernas yrkanden.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *byggande av vissa broar*

att riksdagen

a. med anledning av motionerna 1980/81: 575 (s) och 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en bro över Brosundet,

b. med anledning av motionerna 1980/81: 1329 (s) och 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en broförbindelse mellan Sundet och Hasselön i Gävle kommun,

c. med anledning av motionerna 1980/81: 1348 (s) och 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö,

d. med anledning av motionerna 1980/81: 1721 (s) och 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en bro vid Bjursundsström,

e. med anledning av motionerna 1980/81: 1737 (s) och 1980/81: 1470 (s) i denna del samt 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bro över Liljedalssundet,

f. med anledning av motionerna 1980/81: 1741 (s) i vad den avser bro mellan Ekhammar och Björsund och 1980/81: 1744 (s) yrkan-

dena 7 och 11 i berörda delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

g. med anledning av motion 1980/81: 1744 (s) yrkandena 7 och 11 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om medelsäskande på tilläggsbudget under anslaget till Byggande av statliga vägar för byggande av angivna broförbindelser.

5. beträffande anslaget **Byggande av statliga vägar** (mom. 7 b)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Ej heller" och slutar med "100 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser dock att med hänsyn till de angelägna behov som även i övrigt föreligger på vägbyggnadsområdet en höjning av anslaget *Byggande av statliga vägar* bör ske med 30 milj. kr.

Härigenom tillgodoses också i viss mån yrkandet i motion 1980/81: 1096 (vpk) om en höjning av anslaget med 100 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 7 b bort ha följande lydelse:

7. att riksdagen

(b) med anledning av regeringens förslag och motionerna 1980/81: 1096 (vpk) yrkande 2 och 1980/81: 1744 (s) yrkande 11 i återstående del samt med avslag på motion 1980/81: 1731 (vpk) till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 930 000 000 kr.,

6. beträffande **bidrag till cykelvägar** (mom. 9 a)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Även utskottet" och på s. 19 slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

Även utskottet anser bidragsgivningen till byggande av cykelleder angelägen. Såsom i motion 1980/81: 1744 (s) framhållits bör därför den av riksdagen tidigare beslutade nivån av bidragsmedel om 20 milj. kr. härför ligga fast. Utskottet tillstyrker följaktligen yrkandet härom.

Utskottet är däremot inte berett tillstyrka yrkandet i motion 1980/81: 764 (c) att inom anslagets ram en höjning sker av anslagsposten till bidrag till vissa trafikanläggningar till 50 milj. kr. Till viss del tillgodoses dock syftet med motionen genom vad förut anförts.

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

dels att utskottets hemställan under 9a bort ha följande lydelse:

9: beträffande *bidrag till cykelvägar*
att riksdagen
(a) med bifall till motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. beträffande **bidrag till spårtrafikanläggningar m. m.** (mom. 10 a)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Redan i" och slutar med "framlagda utredningsförslag." bort ersättas med text av följande lydelse:

I budgetpropositionen finns inte något förslag till bidragssystem för den kollektiva tätortstrafiken i enlighet med riksdagens trafikpolitiska beslut. Det handlar såsom i motion 1980/81: 1744 (s) framhålls om kollektivtrafikutredningens (KOLT) förslag i syfte att förbättra villkoren för den kollektiva trafiken. Investeringar i spårtrafikanläggningar skulle enligt förslaget jämställas med investeringar i gator och vägar. Spårtrafiken är som motionärerna understryker av stor betydelse i storstadsregionerna där den förekommer i olika varianter: spårvagnar, tunnelbanor och förortståg av olika slag – pendeltåg. Det är även enligt utskottets uppfattning angeläget att möjligheter ges till fortsatta satsningar på den spårbundna trafiken. Frågan om bidrag till spårtrafikanläggningar bör därför redovisas senast i nästa års budgetproposition.

Vad utskottet nu anfört och som innebär ett bifall till yrkandena i motion 1980/81: 1744 (s) och 1980/81: 383 (partimotion, vpk) i samma ämne bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 a bort ha följande lydelse:

10. beträffande *bidrag till spårtrafikanläggningar m. m.*
att riksdagen
(a) med bifall till motionerna 1980/81: 383 (vpk) och 1980/81: 1744 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. beträffande **prioritering av kollektivtrafikinvesteringar på lånemarknaden** (mom. 11)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning härvidlag. Inte minst inom storstadsområdena krävs omfattande investeringar för att klara av dessa frågor. Med ett allt kärvare läge på kreditmarknaden kan sålunda svårigheter uppkomma att finansiera planerade och beslutade investeringar i kollektivtrafikanläggningar. Utskottet tillstyrker alltså yrkandet.

Vad härom anförts bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *prioritering av kollektivtrafikinvesteringar på lånemarknaden*
att riksdagen med bifall till motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. beträffande anslaget **Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator** (mom. 12)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "frågor m. m." bort ersättas med text av följande lydelse:

Trafiksanerande och trafikreglerande åtgärder är också viktiga medel för att i centrala tätortsdelar skapa en bättre miljö och en bättre kollektivtrafik. Ett annat exempel på hur kollektivtrafikberedningen kan använda bidragen gäller trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafik. Om en kommun avser att lägga om hela sitt signalsystem för att åstadkomma en förbättring för den kollektiva trafiken bör således denna typ av bidrag kunna användas.

Även utskottet finner dessa frågor angelägna. Kollektivtrafikberedningen bör därför få disponera i enlighet med motionärernas förslag ytterligare 20 milj. kr. för att stödja utvecklingsprojekt och investeringar för den kollektiva trafiken.

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Av utskottets" och slutar med "400 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Av det anförda följer att utskottet för nästa budgetår tillstyrker en medelsanvisning under anslaget om 340 milj. kr. Härigenom tillgodoses i viss utsträckning också yrkandet i motion 1980/81: 1096 (vpk) om en höjning av anslaget till 400 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1980/81: 1096 (vpk) yrkande 4 samt med bifall till motion 1980/

81: 1744 (s) yrkandena 1 och 10 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 340 000 000 kr.,

10. beträffande *motiveringen* för utskottets yrkande i vad avser **vissa väg- och brobyggnader** (mom. 19 a–d)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson och Margit Sandéhn (alla s) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "I motion" och på s. 23 slutar med *"i Skåne."* bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1980/81: 263 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nybyggnad av *riksväg 31* bör genomföras som tidigare planerats och att vägunderhållet ej får försämras. I motion 1980/81: 1738 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär upprustning och ombyggnad av *väg 400* genom omfördelning av väganslaget i 1981/82 års riksstat. Vidare yrkas, såvitt nu är i fråga, i motion 1980/81: 1470 (s) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om *särskilda investeringar i Värmlands vägar.* Slutligen begärs i motion 1980/81: 1505 (s) att riksdagen hos regeringen hemställer att statens vägverk ges i uppdrag att vid fördelning av anslag beakta behovet av *förbättringar och utbyggnader i Skåne.* Utskottet får med anledning härav anföra följande.

Riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979 innebar att vägverket fick en grund att stå på för planeringen av den framtida väghållningen. Vägverkets planer för investeringar och drift har också byggts upp med riksdagens trafikpolitiska beslut som grund, vilket innebär att innehållet i flerårs- och fördelningsplaner skall genomföras och att driftverksamheten skall utföras till en sådan nivå att vägnätet skall kunna hållas i nuvarande skick så att kapitalförstöring inte riskeras.

Om man ser till hela vägbudgeten har emellertid regeringen nu dragit ner mer än 1 miljard kronor på den programnivå som anbefalls i 1979 års trafikpolitiska beslut och 640 milj. kr. på vägverkets besparingsalternativ. En mängd planerade byggen måste skjutas på framtiden samtidigt som en accelererande kapitalförstöring sker av vägnätet och servicenivån sänks.

De svårigheter som blivit en följd härav exemplifieras bl. a. i de båda nämnda motionerna. Möjligheterna att få berörda vägföretag utförda skulle otvivelaktigt ha förelegat om riksdagens tidigare nämnda intentioner fullföljts. Risk föreligger nu att företagen får skjutas på framtiden. Även i andra delar av landet får de genom medelsbristen framtvingade besparingsåtgärderna olyckliga konsekvenser ur såväl sysselsättningspolitiska som regionalpolitiska och -ekonomiska synpunkter. För bl. a. Värmlands del drabbas sålunda ur industri- och skogsbrukssynpunkt angelägna vägbehov. I vad gäller Skånelänen berörs inte minst bebyggelse-, planerings- och arbetsmarknadssituationen m. m. ogynnsamt.

Utskottet finner mot bakgrund bl. a. av det anförda en ökad anslagstilldelning för vägbyggandet i hög grad angelägen. Härigenom skulle också förut nämnda behov kunna bättre tillgodoses.

Utskottet utgår vidare från att de i föreliggande motioner aktualiserade vägprojekten kan komma till utförande genom arbetsmarknadspolitiska insatser. Inte minst gäller detta för Värmlands och Skånes del, där sysselsättningspolitiska åtgärder måste vidtas för att motverka den ökning av arbetslösheten som där kan förväntas under den närmaste tiden. I nuvarande läge måste emellertid – av tidigare anförda skäl – en noggrann angelägenhetsgradering av aktuella vägbyggnadsföretag ske. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som på statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. Utskottet förutsätter också att så sker samt att därvid kraven på en likformig standard för landets olika delar vederbörligen beaktas. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom ändras mellan de normala revideringstillfällena.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt. Fr. o. m. år 1978 har f. ö. länsstyrelserna bemyndigande att fastställa de nya flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I anslutning härtill må också erinras om den stora flexibilitet som kännetäcknar vägplaneringen. I fråga om anslag för vägbyggande som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårs- och långtidsplanerna. Dock bör projekt som redan påbörjats med anlitande av beredskapsmedel fullföljas.

Under hänvisning till vad utskottet i nu berörda frågor anfört och då även de av motionerna aktualiserade projekten enligt utskottets uppfattning måste prövas i den för handläggning av vägärenden m. m. stadgade ordningen synes de nämnda motionsyrkandena böra lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Särskilt yttrande

beträffande **utbyggnad av tunnelbana till Täby** (mom. 7 a)

Bertil Jonasson, Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (alla c) anför:

I princip delar vi utskottets uppfattning att ev. bidrag till tunnelbanor skall utgå ur anslaget för byggande av statliga vägar i den aktuella regionen. Detta bör då ske genom motsvarande neddragning av anslagen till byggande av regionens riks- och primära länsvägar eftersom det är trafiken på dessa, som bör kunna reduceras genom tunnelbanans tillkomst.

När det gäller bl. a. i motionerna 1980/81: 1343 (fp) och 1980/81: 1744 (s) aktualiserad utbyggnad av tunnelbana till Täby så är vi dock av den uppfattningen att denna ej bör komma till stånd utan att Roslagsbanan i stället bör bibehållas och upprustas.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981