

**Onsdagen den 23 mars**

kl. 19.30

---

*Anslag till vägväsendet. m. m.*

Förhandlingarna leddes till en början av herr tredje vice talmannen.

**§ 1 Anslag till vägväsendet, m. m.**

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1976/77:11 med anledning av propositionen 1976/77:100 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1977/78 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Herr TREDJE VICE TALMANNEN:

I fråga om detta betänkande hålles gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

I det följande redovisas endast de punkter, vid vilka under överläggningen framställts särskilda yrkanden.

*Punkten 2 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet)*

Före behandlingen av de skilda anslagen hade regeringen i propositionen 1976/77:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 29–67).

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1977/78 under de skilda väganlagen m. m. innebar

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisades ett förslagsanslag av 10 370 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 67–68),

att till Drift av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 1 790 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 68–69),

att till Byggnad av statliga vägar anvisades ett reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 69–70),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 252 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 70–71),

att till Bidrag till byggnad av kommunala vägar och gator anvisades ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobils-

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

skattemedlen (punkten B 5, s. 71–72),

att statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr. (punkten B 6, s. 72–73),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisades ett reservationsanslag av 135 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 72–73),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisades ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 73–74),

att till Tjänster till utomstående anvisades ett förslagsanslag av 16 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 74),

att till avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisades ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 9, s. 74–75).

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1976/77:107 av herr Hjorth m. fl. (s),

1976/77:110 av herr Persson i Karlstad (s),

1976/77:155 av fru Hörnlund (s) och herr Carlstein (s),

1976/77:204 av herr Segerstedt m. fl. (s),

1976/77:205 av herr Signell m. fl. (s),

1976/77:206 av herr Svanström (c),

1976/77:207 av herr Svanström (c),

1976/77:209 av fru Wohlin-Andersson (c),

1976/77:285 av herr Johansson i Trollhättan m. fl. (s),

1976/77:383 av fru Fredrikson m. fl. (c), vari hemställdes att riksdagen som sin mening till regeringen uttalade att skyldighet borde föreligga för vägverket att kontakta lantbruksnämnd och skogsvårdsstyrelse så snart såväl ny väg skulle börja planeras som då en omfattande vägombyggnad skulle ske,

1976/77:386 av fru Mårtensson m. fl. (s),

1976/77:508 av herrar Häll (s) och Svanberg (s),

1976/77:509 av herr Jonsson i Husum m. fl. (s),

1976/77:516 av herrar Åkerlind (m) och Nilsson i Agnäs (m),

1976/77:800 av herr Björk i Gävle (c),

1976/77:801 av herr Boström m. fl. (s), vari hemställdes att riksdagen beslutade att hos regeringen anhålla om att åtgärder snabbt vidtogs för igångsättning av arbetena med mellanriksvägen Kiruna–Narvik,

1976/77:811 av herr Johansson i Vrångebäck m. fl. (m),

1976/77:817 av herr Lindahl i Lidingö m. fl. (s), vari hemställdes att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag att inom ramen för gatu- och väganlagen till berörd region och efter angelägenhetsprövning statsbidrag skulle kunna utgå till järnväg med 95 % av kostnaderna för sådana spårbyggnader, inberäknat marklösen, som var motiverade av överenskommelser med kommun, landstingskommuner och kommunalförbund

om lokal persontrafik på järnväg,

1976/77:821 av fru Marklund (vpk) och herr Lövenborg (vpk), vari föreslagits att riksdagen med hänvisning till behovet av arbetstillfällen i Pajala kommun och nödvändigheten av förbättrade kommunikationer i dess norra kommundelar beslutade om omedelbara anslag till förbättringar av länsväg 400 mellan Pajala och Karesuando.

1976/77:822 av fru Marklund (vpk) och herr Lövenborg (vpk),

1976/77:1178 av herrar Fransson (c) och Sandberg (c),

1976/77:1179 av herr Gillström (s),

1976/77:1183 av herr Johansson i Skärstad (c),

1976/77:1184 av herrar Johansson i Skärstad (c) och Magnusson i Nennesholm (c),

1976/77:1185 av fru Johansson i Uddevalla m. fl. (s) och

1976/77:1197 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp), vari hemställtts att riksdagen som sin mening uttalade

1. att vi fördelning av vägmedel för utbyggnad av riksvägnätet E 6-arbetena genom Halland gavs hög prioritet,

2. att medel anvisades i sådan utsträckning att nu pågående arbeten på sträckan mellan Fjärås och Frillesås färdigställdes före sommaren 1979,

3. att de fortsatta arbetena på E 6:an, närmast delen Frillesås-Åskloster, påbörjades i omedelbar anslutning till slutförandet av sträckan Fjärås-Frilesås.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen för budgetåret 1977/78 anvisade

a. till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter ett förslagsanslag av 10 370 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Drift av statliga vägar ett reservationsanslag av 1 790 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Byggnad av statliga vägar ett reservationsanslag av 865 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

d. till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 252 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

e. till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. att riksdagen skulle

a. medge att under budgetåret 1977/78 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljades intill ett belopp av 120 000 kr.,

b. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1977/78 anvisa ett reservationsanslag av 135 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. att riksdagen för budgetåret 1977/78 anvisade

a. till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till Tjänster till utomstående ett förslagsanslag av 16 000 000 kr.,

Nr 93

Ondagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

## Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

att avräknas mot automobilskattemedlen,

c. till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ett förslags-  
anslag av 1 000 kr.,

4. att motionen 1976/77:383 inte föranledde någon särskild åtgärd från  
riksdagens sida,

5. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1976/77:1184,

b. avslå motionen 1976/77:206,

c. avslå motionen 1976/77:1185,

6. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1976/77:155,

b. avslå motionen 1976/77:207,

c. avslå motionen 1976/77:509,

d. avslå motionen 1976/77:1179,

7. att riksdagen skulle

a. avslå motionen 1976/77:107,

b. avslå motionen 1976/77:209,

c. avslå motionen 1976/77:285,

d. avslå motionen 1976/77:386,

e. avslå motionen 1976/77:800,

f. avslå motionen 1976/77:821,

g. avslå motionen 1976/77:1197,

8. att motionen 1976/77:811 ej föranledde någon särskild åtgärd från riks-  
dagens sida.

9. att motionerna 1976/77:801 och 1976/77:822 ej föranledde någon  
särskild åtgärd från riksdagens sida,

10. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:508,

11. att riksdagen skulle avslå motionerna 1976/77:204, 1976/77:516,  
och 1976/77:1178,

12. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:1183,

13. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:110,

14. att motionen 1976/77:205 inte föranledde någon särskild åtgärd  
från riksdagens sida,

15. att riksdagen skulle avslå motionen 1976/77:817.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande motiveringen för utskottets yrkanden under mom. 6  
och 7 i dess hemställan av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth,  
Hugosson, Rosqvist, Zachrisson och Östrand (samtliga s) som ansett att  
utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanternas angivna lydelse,

2. beträffande förbättrat stöd till spårbunden lokaltrafik av herrar Mell-  
qvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Zachrisson och  
Östrand (samtliga s) som ansett att utskottet under 15 bort hemställa  
att riksdagen med bifall till motionen 1976/77:817 som sin mening gav  
regeringen till känna vad reservanternas anfört beträffande de i motionen  
upptagna frågorna om förbättrat stöd till spårbunden lokaltrafik.

*Punkten 9* (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader)

Regeringen hade under punkten E 2 (s. 132–137) föreslagit riksdagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader för budgetåret 1977/78 anvisa ett förslagsanslag av 47 812 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1976/77:841 av herr Hallgren m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 1) föreslagits att riksdagen beslutade att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader skulle anvisas 218 000 kr.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1976/77:841, yrkandet 1, till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader för budgetåret 1977/78 anvisade ett förslagsanslag av 47 812 000 kr.

*Punkten 10* (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning m. m.)

Regeringen hade under punkten E 3 (s. 137–138) föreslagit riksdagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning m. m. för budgetåret 1977/78 anvisa ett reservationsanslag av 3 340 000 kr.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1976/77:841 av herr Hallgren m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) föreslagits att riksdagen beslutade att till underhåll av materiel m. m. anvisa ett anslag med 190 000 kr.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1976/77:841, yrkandet 2, till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning m. m. för budgetåret 1977/78 anvisade ett reservationsanslag av 3 340 000 kr.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 11 behandlas hela driftbudgeten för kommunikationsdepartementet, och det är således åtskilliga tusen miljoner kronor som riksdagen om ett par timmar kommer att ta ställning till. Jag skall, herr talman, i mitt inlägg huvudsakligen uppehålla mig vid väganlagen.

En god standard på väg- och gatunätet är av väsentlig betydelse för landets näringsliv och för de många människor som dagligen färdas individuellt med personbil eller kollektivt med buss till arbete, service och fritidsaktiviteter. Vägnetet är landets största transportsystem. Prak-

**Nr 93**

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

tiskt taget varje hushåll kan nås med en vägtransport.

Totalt finns över 400 000 km-väg. Staten, genom statens vägverk, är väghållare för ca 97 000 km. Kommunerna är väghållare för ca 31 000 km, där staten ger ekonomiskt bidrag till ungefär 5 000 km – s. k. statskommunvägar. Enskilda väghållare som utgörs av vägsamfälligheter och vägföreningar har det direkta ansvaret för ett vägnät på inte mindre än 275 000 km, och av dessa utgår statsbidrag till ungefär 65 000 km.

För att väghållarna skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett ändamålsenligt sätt krävs en fastställd vägpolitik. Först då kan en planering ske, som kan överföras till ett handlingsprogram. Resurser som svarar mot ett sådant program måste ställas till förfogande om de långsiktiga målen skall nås. För att kunna göra en konstruktiv alternativplanering, beakta personalbehovet och rättmätiga personalkrav samt utnyttja maskinresurser på ett rationellt sätt behöver varje verksamhet ha angivna mål.

Vi har under de senaste åren diskuterat planerna och målen för vägpolitiken, och trafikutskottet har 1975 och 1976 enhälligt krävt att vi skulle få en planering, ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken. Förra året var det ett enigt utskott som begärde detta. Avsikten var att den socialdemokratiska regeringen hösten 1976 skulle ha presenterat ett sådant program. Den nya regeringen har inte tillmötesgått dessa enhälliga framställningar från trafikutskottet och riksdagen, men i årets budgetproposition aviserar kommunikationsministern att en dylik plan kan komma till hösten 1977. Jag vill starkt understryka å den socialdemokratiska gruppens vägnar att det är utomordentligt väsentligt att vi i samband med den trafikpolitiska proposition som är aviserad till hösten får denna långsiktiga plan för vårt vägväsen. Jag förmodar att vi får stöd för detta krav även från den borgerliga majoriteten.

Från detta, herr talman, skall jag gå över till att något analysera årets budgetproposition när det gäller väganlagen.

Jämfört med verksamhetsåret 1977 anger budgetpropositionen en nominell ökning av vägverkets totalanslag på 233 milj. kr. från 3 217 milj. kr. till 3 450 milj. kr. Ökningen uppgår till 7,2 %.

Men nu vet vi att kostnaderna hittills har stigit med över 12 % och att det inte finns någonting som tyder på att denna utveckling skulle dämpas. Därför hade det behövts en ökning av väganlaget med 393 milj. kr. för ett oförändrat reallt anslag. Totalanslaget sjunker således med 160 milj. kr. för år 1978 jämfört med den budget som vi nu arbetar med och som lades fram av den socialdemokratiska regeringen för ett år sedan. Med andra ord, det blir en försämring med 160 milj. kr. av våra väganlag jämfört med innevarande år. Anslaget i årets budgetproposition är i jämförelse med det åskande som vägverket ingivit till departementet 617 milj. kr. lägre än vägverkets verksamhetsalternativ nr 2, som är det lägsta av vägverkets föreslagna verksamhetsalternativ. Det är också nästan 250 milj. kr. lägre än det vidmakthållande program vägverket presenterat. Med andra ord, herr talman, det budgetförslag

på vägområdet som den borgerliga regeringen presenterar är ett budgetförslag som jag skulle vilja påstå är något av ett rekord när det gäller prutningar på anslagen till vägverket och vägväsendet! Detta är ju förvånansvärt med tanke på att när vi under tidigare år har fört vägdebatterna här har den dåvarande borgerliga oppositionen varje år anklagat socialdemokratien och den socialdemokratiska regeringen för att vara alltför njugga med väganlagen. Man har varje år talat om kapitalförstöring, och man har varje år sagt att angelägna vägbyggnadsprojekt blir eftersatta.

Den borgerliga oppositionen har under tidigare år vidare sagt att väganlagen skall motsvara de inkomster som staten får in från bilismen via bilskatter och andra avgifter som drabbar bilismen.

Ser vi på dessa specialdestinerade skatter – jag är dock ingen vän av sådana – finner vi att det kommer in 5,1 miljarder kronor i form av sådana skatter, medan det däremot till våra vägar går i runda tal bara 4,5 miljarder. Det blir alltså ett överskott i årets budgetproposition med 600 miljoner, och det överskottet får man genom en 75-procentig ökning av bilskatten. Den ger exakt 600 milj. kr. enligt budgetpropositionen. Eftersom oppositionssidan under alla tidigare år har hävdats att de medel som tas in från bilismen skulle gå till vägarna, hade vi på den socialdemokratiska sidan väntat oss att de här nya friska 600 miljonerna skulle ha gått just till vägväsendet, men i år har vi icke hört ett enda ord om specialdestinerade skatter till vägarna. Vi har inte heller hört ett enda ord om kapitalförstöring på våra vägar trots den kanske största prutningen på vägväsendets äskande i hela vägväsendets historia.

Jag skall herr talman, mycket snabbt gå igenom de olika anslagsposterna under rubriken Vägväsendet. Därvid kan jag konstatera att när det gäller anslaget till drift av våra statsvägar – som är den stora och tunga posten – har vägverket behövt 1 940 milj. kr. för att vidmakthålla nuvarande vägstandard. I budgetpropositionen finns ett belopp på 1 790 milj. kr. upptaget. Det innebär en prutning med 150 miljoner. Eller, med andra ord, det fattas 150 milj. kr. till driften av statsvägarna för att upprätthålla nuvarande standard. Det är detta som man under tidigare år har kallat för kapitalförstöring. När det gäller statskommunala vägar uppgår prutningen jämfört med vägverkets lägsta alternativ till 33,2 milj. kr. Men signifikativt nog finner man när det gäller anslaget för drift av enskilda vägar att vägverket där i stort sett har fått varenda krona som begärts. Prutningen uppgår till några få miljoner. Orsaken till detta torde vara ideologisk, de enskilda väghållarna skall hållas skadeslösa.

Om man så lämnar driftsidan och går över till byggnadssidan finner man när det gäller byggandet av statsvägar att anslaget i årets budgetproposition är nominellt oförändrat och upptar exakt samma belopp som innevarande års budget. Om man tar hänsyn till kostnadsfördyringen när det gäller lönekostnaderna och de produkter som behövs för vårt vägbyggande innebär detta att vi får en minskad byggnadsvolym på mellan 12 och 15 %. För att vidmakthålla nuvarande byggnadsvolym hade vi behövt plussa på anslaget med 97 miljoner. Detsamma gäller för byg-

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

gandet av statskommunala vägar. Också här upptar budgeten ett nominellt oförändrat belopp, med andra ord en reell minskning av byggnadsanslaget på mellan 12 och 15 %. Även när det gäller byggnadsanslagen har man i stort sett uppfyllt de krav som vägverket har ställt; de enskilda vägarna får vad de behöver enligt vägverkets äskanden. Det är ganska signifikativt att man även här kan göra detta konstaterande.

Herr talman! Jag har gjort denna genomgång av de olika delanslagen för vägväsendet för att därmed klart visa att den nya regeringen på intet sätt har levt upp till den ambitionsnivå som den tidigare borgerliga oppositionen under så många år gjort sig till talesman för. Detta är på sätt och vis ytterst beklagligt, eftersom vi även från socialdemokratiskt håll har sagt att vi behöver tillskjuta ytterligare medel till vårt vägväsende och att vi måste slå vakt om det vägkapital vi har. Det är därför med beklagande vi konstaterar att regeringen av budgetmässiga och statsfinansiella skäl har tvingats till dessa prutningar.

Från vår sida har vi accepterat – eller tvingats acceptera – de anslagsramar som föreslås med hänsyn till den budgetsituation vi befinner oss i. Vi har i motsats till den borgerliga regeringen krävt en förstärkning av statens inkomster och en stramare finanspolitik för att minska underskottet i budgeten och behovet av utländsk upplåning. Men vi vill starkt understryka vikten av att, som jag sade inledningsvis, en långsiktig plan för det framtida vägbyggandet kommer att presenteras för riksdagen under innevarande år och att ökade resurser för framtiden ställs till vägväsendets förfogande. Utskottet har enhälligt uttalat dessa tankegångar på s. 8 i utskottsbetänkandet, och jag skall inte här läsa in detta i kammarrens protokoll. Men jag vill starkt understryka att det som utskottet där enhälligt uttalar om en ökning av de framtida väganlagen verkligen är välmotiverat, och vi förväntar oss att regeringen uppmärksammar detta och tar det ad notam till kommande års budgetproposition.

Jag vill, herr talman, i detta sammanhang nämna att ledamöter av trafikutskottet och av den borgerliga riksdagsgruppen har gjort uttalanden i tidningar som jag har läst och sagt att regeringen till hösten, när man lägger fram sin trafikpolitiska proposition och presenterar sin långsiktiga plan för vägbyggandet, kommer att plussa på väganlagen. Man har givit uttryck för detta när man har varit ute och hållit politiska anföranden, och det vore därför intressant om utskottets talesmän här i kväll ville så att säga offentliggöra dessa anföranden som man har hållit ute i bygderna. Blir det så att man, i samband med att det i höst läggs fram en långsiktig plan för det framtida vägbyggandet, också kommer att öka de anslag som i årets budgetproposition tas upp för vägväsendet? Det skulle vara väldigt intressant att få bekräftat det som man säger på mötena ute i bygderna.

I anslutning till årets budgetbehandling av väganlagen har vi i utskottet haft att behandla ett stort antal motioner som tagit upp enskilda väg- och broprojekt. Vi har i utskottet enhälligt, liksom tidigare år, avstyrkt dessa motioner under hänvisning till det system vi har för pla-

nerings- och beslutsprocessen när det gäller våra väganslag, inte minst i byggnadsfrågor.

Det är emellertid ytterst angelägna vägprojekt som man tar upp motionsledes. Jag vill peka på Hallandsmotionen, som begär ytterligare medel för ett påskyndande av utbyggnaden av E 6, den socialdemokratiska motionen om riksväg 41 i Älvsborgs län, motionerna om vägsituationen i Västernorrlands län som – det skall villigt medges – är synnerligen besvärlig, om behovet av en upprustning av vägen mellan Österbybruk och Forsmark, om vikten av att Stallbackabron vid Trollhättan snarast möjligt blir byggd, samt sist men inte minst om mellanriksvägen Kiruna–Narvik.

I vår reservation nr 1, som är fogad till utskottets betänkande, tar vi upp frågan om det särskilda anslag som fram till förra året fanns upptaget i budgeten och som kunde användas för att sätta i gång angelägna vägprojekt. Det anslaget avskaffade riksdagen förra året med lottens hjälp. Därför har vi inte längre detta 200-miljonersanslag, som stod till vägverkets, arbetsmarknadsverkets och regeringens förfogande och som alltså kunde användas för den här typen av angelägna vägprojekt. Jag tror att de borgerliga ledamöterna innerst inne nu tycker att det var väldigt synd att lotten vann, för annars kunde vi ha använt dessa pengar för en hel del av de här angelägna vägprojekten som finns upptagna i de motioner som jag här har nämnt. På den socialdemokratiska kanten har vi därför reserverat oss i denna fråga. Vi menar att det hade varit utomordentligt värdefullt att ha dessa 200 miljoner.

När man tog bort detta anslag, hävdade man ju att det skulle bli en ökning i motsvarande grad när det gäller arbetsmarknadsverkets möjligheter att ingripa i vägbyggandet. I innevarande års budget, som alltså är signerad av socialdemokraterna, finns det under tolfte huvudtiteln 350 milj. kr. för arbetsmarknadsverket till vägbygge. I den budget som vi nu har att behandla finns det på tolfte huvudtiteln 200 milj. kr. Det är alltså en minskning med 150 milj. kr. Först försvann 200-miljonersanslaget, och så gör man en minskning för arbetsmarknadsverket. Detta är ytterligt allvarligt, och vi kommer från den socialdemokratiska gruppens sida att under året successivt ta initiativ, om vi finner att sysselsättningen i olika delar av vårt land sviktar, för att skapa sysselsättning och se till att vi samtidigt får fram angelägna vägbyggnadsprojekt.

Därför vill vi också starkt understryka att vägverkets framställning till regeringen om att få framflytta angelägna brobyggnadsprojekt bör bifallas. Man begärde detta i skrivelse till regeringen redan i januari. Men regeringens kvarnar mal långsamt, och ännu har man inte kunnat ta ställning till detta. Vi menar att om man framflyttar angelägna brobyggnadsprojekt och utför dessa brobyggnader i stål, så tillgodoser man tre viktiga behov: 1. Man ser till att få fram angelägna brobyggnader. 2. Man skapar sysselsättning för anläggningsarbetare. 3. Man gör det möjligt för stål- och varvsindustrin att bidra till denna verksamhet och därmed skapa sysselsättning inom dessa krisdrabbade näringar.

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Herr talman! Det finns ytterligare en reservation, och den gäller spårtrafiken i våra tätorter. Den reservationen kommer Essen Lindahl att ta upp till behandling i ett senare inlägg. Även brobyggnadsfrågorna kommer att behandlas av andra socialdemokratiska ledamöter i den här debatten.

Låt mig avslutningsvis lämna vägfrågorna och bara understryka vad utskottet säger i sitt betänkande beträffande hamnplanering. Det förelåg en socialdemokratisk motion, i vilken vi krävde att regeringen skulle framlägga ett förslag till framtida planering av det svenska hamnväsendet. Vi har under behandlingen i utskottet fått veta att den här frågan kommer upp i samband med höstens trafikpolitiska proposition, och i en interpellationsdebatt som jag för ett tag sedan hade med kommunikationsministern ställde han sig positiv till förslaget. Därför har vi inte reserverat oss på den här punkten, utan vi förutsätter att frågan beaktas i höstens trafikpolitiska proposition, så att ett planeringssystem för det svenska hamnväsendet kommer till stånd.

Vidare vill jag påpeka att ett särskilt yttrande är fogat till utskotts-  
betänkandet nr 11, och det gäller den framtida utbyggnaden av Wallhamn, den privata hamn som finns på Tjörn. Vi har från socialdemokratiskt håll krävt att all vidare utbyggnad av den hamnen skall stoppas. Det har emellertid visat sig att frågan är föremål för regeringens prövning enligt 136 a § byggnadslagen. Eftersom frågan således är föremål för prövning i regeringens kansli har vi enligt kutym inte reserverat oss på den punkten, men vi har i det särskilda yttrandet starkt understrukt att det skulle vara utomordentligt olyckligt för de kommunala hamnarna på västkusten och i Vänern, om man inte stoppade den framtida utbyggnaden av Wallhamn. Vi förutsätter att regeringen vid sin prövning jämlikt 136 a § byggnadslagen kommer att se till att det krav som vi motionsledes har framfört blir beaktat.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1 och 2 som är fogade till trafikutskottets betänkande nr 11.

Herr LINDAHL i Lidingö (s):

Herr talman! Jag vill säga några ord om den till utskotts-  
betänkandet nr 2.

I motionen 817 har sju socialdemokratiska riksdagsmän från Stockholmsregionen väckt förslag om ett förbättrat stöd till spår-  
bunden lokaltrafik. Vi vill bygga ut och på olika sätt främja den kollektiva persontrafiken. Detta är bakgrunden till motionen. Det har då visat sig att statsbidragets begränsning till tunnelbanebyggen medfört problem. Tunnelbanebidragen bör i princip och i sak också gälla de spårbyggnader och den banunderbyggnad i övrigt som behövs för motsvarande lokala persontrafik på järnväg. Detta är vår mening. Borgerliga motioner har f. ö. tidigare gett uttryck för liknande tankegångar.

Trafikförsörjningen i våra större tätorter är en viktig fråga – lika viktig som glesbygdens trafikförsörjning.

Kollektivtrafikutredningen, KOLT som man brukar säga, har framlagt en rad förslag, bl. a. om hur den kollektiva trafikens framkomlighet kan förbättras. Det är nödvändigt att planeringen av den kollektiva trafiken på ett tidigt stadium samordnas med bebyggelseplanering och trafikledsplanering. Det är vidare angeläget att investeringar i spårtrafikanläggningar jämföras med investeringar i gator och vägar och att bidrag kan utgå till ny- och ombyggnad av spårtrafikanläggning av lokal karaktär även om anläggningen inte uppfyller nuvarande krav på planskild korsning å egen banvall. Vi vill alltså att regeringen skall skyndsamt fastlägga nya regler för statsfinansiering av kollektivtrafikobjekt.

SJ har sedan ett par år haft regeringens uppdrag att för delsträckan Älvsjö–Flemingsberg utföra projektering av ett tredje och fjärde spår intill det befintliga dubbelspåret samt att därefter ta upp överläggningar i finansieringsfrågan med Stockholms läns landsting och AMS. Av årets budgetproposition framgår att projekteringen ännu inte slutförts. Tanken har uppenbarligen varit att här efter fullfölja projekteringen med ett nytt dubbelspår på sträckan Flemingsberg–Järna, som är en mycket angelägen fråga. Det är över 30 000 människor från Storstockholm som under högtid dagligen åker med pendeltågen till och från arbetet. Ingenting är viktigare än att kollektivtrafiken fungerar. Pendeltågen är omtyckta. Det får inte bli en försämring i framtiden. Därför har många människor blivit oroad av pressuppgifter om att man snart nog får räkna med färre tåg. Redan till hösten måste man sätta in extrabussar för att klara trafiken på Södertäljependeln under rusningstimmarna och nästa år klarar inte längre pendeltågen trafiken till Kungsängen och Märsta.

Bakgrunden är den att antalet passagerare på pendeltågen ökar kraftigt och att det inte finns utrymme kvar på SJ:s spår att sätta in fler pendeltåg. I framtiden kan inte heller SL räkna med att få ha kvar den nuvarande pendeltågstrafiken. Fjärrtågen ställer allt större krav på järnvägarna kring Stockholm brukar man framhålla på SJ-håll.

Vi borde vara överens om att om kollektivtrafiken i en storstadsregion skall ha en chans skall den vara ett attraktivt alternativ till bilismen. Då måste den kollektiva trafiken också fungera.

Dessa för väldigt många människor väsentliga och viktiga frågor har vi socialdemokrater aktualiserat i motionen 817 och följt upp i reservationen 2. Den borgerliga utskottsmajoriteten har räckt oss ett litet finger, det skall villigt erkännas. Man säger på ett ställe i majoritetsskrivningen följande: "Härmed sammanhängande frågor bör dock aktualiseras i samband med den beredning som f. n. pågår av kollektivtrafikutredningens förslag." Vi tackar för detta. Men efter denna lilla viljeyttring avstyrker den borgerliga majoriteten likväl vår motion. Den vill gå längre, inte stanna på halva vägen. Den vill därför att de tankegångar jag här har gett uttryck för skall, som man säger på riksdagsspråk, ges regeringen till känna. Därför, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen 2, som innebär att förslag av motionens innebörd snarast skall utarbetas och föreläggas riksdagen.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Det var ett intressant inlägg herr Hugosson gjorde, inte minst med tanke på att trafikutskottet är enigt på de väsentliga punkterna i betänkande nr 11. Det gäller bl. a. de stora väganlagsfrågorna, byggande av statliga vägar, bidrag till byggande av kommunala och enskilda vägar, anslag och bidrag till underhåll och drift av statliga, kommunala och enskilda vägar. Väganlagen har uppräknats med 230 å 240 milj. kr. i förhållande till innevarande budgetår. Slutsumman är på ca 3,5 miljarder. Utskottet är tillika enigt om anslaget till statens trafiksäkerhetsverk och till sjöfarten, där isbrytarverksamheten utgör den största anslagsposten; den uppgår till 100 milj. kr.

Jag är överens med herr Hugosson om att höjningen av anslagen hade kunnat vara större. Men vi har – som herr Hugosson själv sagt – framöver att förvänta den trafikpolitiska propositionen. Då har vi att räkna med anslagsäskanden också där. Det är inte vanligt att man i förväg redovisar hur stora anslag som skall föreslås i en proposition. Det har det inte varit under den tidigare regeringens tid, och jag föreställer mig att den kutymen fortsätter. Vi har tillika att förvänta en tilläggsproposition, där det också kan tänkas föreslås ett ökat anslag.

Man kan väl inte heller, herr Hugosson, begära att den nya regeringen på tre å fyra månader så att säga skall kunna reparera de skador som har uppstått under en fyrtioårig socialdemokratisk regeringstid. Jag kan försäkra att den borgerliga regeringen inte behöver sitta så länge som 40 år innan väganlagen är uppräknade, så vi behöver inte vara med om den kapitalförlust som skett under gångna år.

Trafikutskottet är som sagt enigt på de väsentliga punkterna. Men den socialdemokratiska minoriteten i trafikutskottet har reserverat sig på ett par punkter, vilket jag vågar påstå är onödigt. Jag skall försöka att beskriva det.

I 1974 års statsverksproposition föreslogs införande av ett särskilt konjunkturpolitiskt anslag, benämnt Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar. Anslaget på 200 milj. kr. skulle ställas till regeringens förfogande att användas för särskilda insatser rörande drift och byggande av statliga vägar. Detta var motiverat av sysselsättningspolitiska eller andra skäl.

Trafikutskottet hade den gången intet att erinra mot att anslaget infördes. Däremot ansåg utskottet att anslaget i sin helhet skulle få utnyttjas av vägverket, alltså inte ställas till regeringens förfogande att användas efter eget gottfinnande.

I anslutning till föregående års budgetproposition, 1975/76:100, framställdes i motionsyrkanden från samtliga borgerliga partier krav om att anslaget till särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder skulle avvecklas och att medlen i stället skulle fördelas med 100 milj. kr. vardera på anslagen till drift och byggande av statliga vägar. Detta blev också riksdagens beslut.

Vid förra årets utskottsbehandling av dessa frågor skickade dåvarande

kommunikationsministern ut ett pressmeddelande om hur medlen från det särskilda byggnadsanslaget skulle fördelas på de olika länens byggnadsobjekt. Utskottet begärde i det sammanhanget att få ta del av vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens bedömningar i frågan. Av dessa bedömningar framgick att om det särskilda anslaget överfördes till de ordinarie anslagen för byggande och drift av statliga vägar skulle i de flesta fall samma arbeten ha utförts som var aviserade i pressmeddelandet, dock med en mycket viktig skillnad. Vissa av de vägprojekt som dåvarande kommunikationsministern hade tagit med i sitt pressmeddelande måste utgå av den enkla orsaken att det saknades färdiga projekteringshandlingar. Det saknades en arbetsplan. Jag kan ge exempel på detta.

Det gällde E 6 vid Stenungsund och det gällde mellanriksvägen Kiruna-Narvik. För den sistnämnda vägen var arbetsplanen inte ens inlämnad för fastställelse. Jag kan tillägga att denna arbetsplan inte heller i nuläget är klar på grund av att planen har överklagats, och ärendet är ännu inte färdigbehandlat. Men utskottet menade att också dessa vägprojekt skulle igångsättas så fort praktiska möjligheter förefanns. Detta blev också riksdagens beslut. Man kan sålunda påstå att det beslut som riksdagen fattade om överföring av det extra väganslaget till budgeten inte har försenat ett enda vägbygge.

Det bör tilläggas att genom beslutet att fördelningen av väganslag helt och hållet skulle gå genom vägverket kunde ytterligare medel fördelas till pågående vägprojekt ute i länen. Som exempel kan nämnas Älvsborgs län som erhöll ett anslag på 7 milj. kr., vilket det annars inte skulle ha fått. Tilläggas bör också att regeringen hade medgivits rätt att utnyttja den i budgetpropositionen begärda finansfullmakten på 1 500 milj. kr. för bl. a. utförande av arbeten av nämnda slag. Det gällde också vägarbeten i skogslänen som projekt ur sysselsättningssynpunkt.

Det är väl inte obekant – minst av allt för herr Hugosson som sitter med i vägverkets styrelse – att vägbyggnadsprojekt är ur planeringssynpunkt komplicerade och tidskrävande. Samordning med andra planeringssektorer är nödvändig. Länsstyrelserna bör på grund av sina speciella uppgifter beträffande bebyggelseplanering och på natur- och miljövårdsområdena ha ett avgörande inflytande på den regionala planeringen av vägarna. Väglagstiftningen ger dem också de nödvändiga befogenheterna. En utveckling på det här området börjar nu också göra sig märkbar. Om vägverket tillsammans med länsstyrelsen och kommunerna utför planeringen och projekteringen skapas garantier för en riktig vägplanering och vägbyggnad.

I den socialdemokratiska reservationen framhålls att om tillgång hade funnits till det flexibla och kompletterande instrument som 200-miljonnanslaget utgjorde skulle man ha kunnat tillgodose vissa av de vägprojekt som tagits upp i särskilda motioner. "Med tillgång till det angivna anslaget", säger reservanterna, "skulle projektet avseende mellanriksvägen Kiruna-Narvik kunna sättas i gång ---." Jag har tidigare sagt att för denna väg var ingen arbetsplan inlämnad för godkännande, och

för den skull kunde den inte påbörjas. Om socialdemokraternas förslag den gången vunnit riksdagens gillande, skulle pengar ha fått ligga obrukbara; de hade inte kunnat användas i vägbyggnadsprojekt. Så är hela sanningen. Alla projekt som var färdiga för igångsättning har också kommit i gång, antingen genom att projekten injämkats i flerårsplanerna eller genom att beredskapsmedel tagits i anspråk.

Herr talman! Jag förmodar att de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet också har konstaterat att de omdiskuterade vägarna kommer till utförande. Det är väl därför man inte väckt någon motion om att det särskilda anslaget bör återinföras. Jag anser att det är en framgång att man insett att särskilda vägbyggnadsmedel som ställts till regeringens förfogande i sysselsättningssskapande syfte inte behövs. Det är ju nämligen andra befintliga instrument – beredskapsarbeten och den s. k. finansfullmakten – som ger statsmakterna det handlingsutrymme som krävs för att man skall kunna utföra vägarbeten i sysselsättningssskapande syfte.

Mot den bakgrunden är det sålunda rätt förvånande att samtliga socialdemokrater i trafikutskottet återigen i en reservation till utskotts- betänkandet tar upp frågan och säger att det är beklagligt att riksdagen förra året lät avveckla anslaget.

Man kan säga att det i det här sammanhanget uppstår två frågor. För det första: Varför är det beklagligt att anslaget har avvecklats och att allt går genom vägverket, när alla de vägobjekt som skulle utföras med det särskilda anslaget ändå har kommit till utförande? För det andra: Vad vill egentligen socialdemokraterna? Det finns ingen motion till grund för reservationen, och det föreligger inget förslag om återinförande av systemet.

I reservationen sägs vidare att utskottet med hänsyn till avsaknaden av anslaget Särskilda hyggnads- och förbättringsåtgärder måste avstyrka ett antal motioner om upprustning av vissa vägar. Trafikutskottets socialdemokrater vet mycket väl – det har herr Hugosson vittnat om från denna talarstol – att motioner som avser någon speciell väg inte behandlas direkt i utskottet. Reservanterna vill tydligen inte att de i motionerna aktualiserade frågorna skall prövas i den för handläggning av vägfrågor stadgade ordningen. Jag föreställer mig ändå att reservanterna inte menar att utskottet skulle dela ut pengar till vägobjekt, som aktualiseras i motioner i riksdagen, utan att de anser att man bör gå den vedertagna vägen. Det har ju också herr Hugosson i det här sammanhanget erkänt.

Låt mig i fråga om de aktualiserade vägarna redovisa något av de vägbyggnadsprojekt, som bl. a. togs upp i den före kommunikations- ministerns pressmeddelande.

När det gäller vägen Österbybruk–Forsmark finns arbeten för ca 3 milj. kr. projekterade och kan igångsättas med beredskapsmedel, om sysselsättningsläget kräver det.

När det gäller förbättring av vägnätet i södra Östergötland avses i motionen *projektering* av den s. k. södra tvärförbindelsen i länet. Projek-

teringen måste alltid vara klar innan man kan sätta i gång med vägarbeten.

Så har vi broförbindelsen över Göta älv. Här avses den s. k. Stallbackabron norr om Trollhättan. Regeringen prövar f. n. om bron kan utföras som stålkonstruktion. Herr Hugosson vet lika väl som jag att just denna problematik har tagits upp av generaldirektören i vägverket, som gjort en erinran hos regeringen om brobyggnader av stålkonstruktion. Regeringen prövar nu frågan. Därigenom kan bron möjligen komma att utföras snabbare. Jag kan tillägga att enligt den redovisning jag fått från vägverket i mitt län står Stallbackabron norr om Trollhättan högt på prioriteringslistan. Den kommer att påbörjas inom en mycket snar framtid.

Så har vi väg 82 Bollnäs-Alfta. Stadsplan för Alfta-Söräng har nyligen fastställts. Arbetsplan kommer att fastställas av vägverket vid månads-skiftet mars-april 1977. Förutsättningar för start av vägbygget finns först i början av maj 1977, alltså innevarande år.

En motionsfråga är en broförbindelse över Dalälven. Ersättning av färjan mellan Sundet och Hasselön finns inte med i behovsinventeringen ända fram till år 1990 av den enkla anledningen att det inte kan vara försvarbart att bygga en bro däröver, i varje fall inte för tillfället. Vid räkning av trafiken har det nämligen visat sig att endast ca 150 fordon passerar per årsmedeldygn.

Beträffande länsväg 400 Pajala-Karesuando har motioner även tidigare väckts. Jag kan meddela att regeringen har beslutat att 104 milj. kr. skall användas för vägbyggnadsåtgärder i Norrbottens län. F. n. avses 0,5 milj. kr. läggas på väg 400.

Vad så gäller upprustningen av E 6 kan sägas att det med 100 milj. kr. förhöjda byggnadsanslaget ger viss möjlighet att påskynda utbyggnaden.

Herr Lindahl har redovisat innehållet i den socialdemokratiska reservationen 2. Motionen handlar om förbättrat stöd till spårbunden lokaltrafik. Jag har ingen anledning att gå i närmare polemik med herr Lindahl. Han har själv omvittnat att utskottsmajoritetens uppfattning inte skiljer sig så mycket från reservanternas. Jag skall ändå lämna några synpunkter.

Statsbidrag till spårtrafik kan sedan år 1965 utgå till vissa kostnader i samband med byggande av tunnelbana och liknande anläggningar och avräknas från anslagen till väg- och gatubyggnad. Det är inte någon nyhet. Motivet härför är att ett rationellt uppbyggt tunnelbanesystem inom en tätortsregion kan antas leda till en minskning av det allmännas investeringar i utbyggnad av väg- och gatunätet av samma storleksordning.

Enligt tunnelbanekungörelsen kan kommun, landstingskommun och kommunalförbund erhålla statsbidrag till byggande av tunnelbana som är nödvändig för den allmänna samfärdseln. Med tunnelbana förstås enligt kungörelsen anläggning för sådan spårbunden allmän lokal persontrafik som går i tunnel eller annars på egen banvall fri från korsningar i plan med annan trafik. Det gäller alltså inte bara spårbunden trafik insprängd i jorden eller berget.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Bidraget utgår i mån av tillgång på anslagna medel med 95 % av kostnaden för anläggningens underbyggnad inkl. ersättning för mark och intrång. Med underbyggnad avses banvallen samt de tunnlar, broar och viadukter som ingår i anläggningen.

Hittills har utbetalats i runt tal 700 milj. kr. till anläggande av tunnelbanor i Storstockholm samt till den s. k. Angeredsbanan i Göteborg, och enligt föreliggande planer beräknas ytterligare ca 300 milj. kr. komma att ges till tunnelbanor fram till 1982.

Frågan om statligt stöd till anläggningar för kollektiv persontrafik behandlades av kollektivtrafikutredningen, som i sitt betänkande 1975 förordade att tunnelbanekungörelsen skulle ändras så att bidragsmöjligheterna ökas i fråga om den spårbundna trafiken och att en rad anläggningar av betydelse för busstrafiken görs bidragsgilla. Vid remissbehandlingen av utredningens förslag framhöll bl. a. vägverket att tiden borde vara mogen för en totalöversyn av statsbidragsgivningen men att en sådan tar tid. Om mera snabba åtgärder skall vidtas, så förordar vägverket i sitt remissyttrande att bidragsgivningen utvidgas till att även omfatta spårvägar, dock ej järnvägar, och att bidrag även ges till viss del av överbyggnaden såsom spår, syllar och ballast.

Vi är överens om att åtgärder måste vidtas på detta område. Men eftersom kollektivtrafikutredningens förslag f. n. bereds inom regeringskansliet och utredningens förslag jämte andra därmed sammanhängande trafikpolitiska frågor kommer att föreläggas riksdagen under detta år, alltså 1977, enligt vad kommunikationsministern har meddelat i budgetpropositionen och även i svar på en fråga här i riksdagen, finns det enligt utskottets mening ingen anledning att nu bryta ut denna fråga och särbehandla den. Därför menar jag att inte heller reservationen 2 var behövlig.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Persson i Heden är en aning indignerad över att jag påminner honom om vilken inställning man inom den borgerliga oppositionen tidigare hade när vi behandlade väkanslag. Jag har debattprotokollen från de tre senaste åren i min pulpet, herr Persson. Jag skall av vänlighet inte citera vad herrar Persson och Dahlgren samt övriga i centerpartiet då sade om kapitalförstörelse och om att vi tog in mer pengar av bilismen än vi anvisade till vägväsendet. Jag skall bespara herr Persson detta.

Det är emellertid en snabb metamorfos som den borgerlige utskottalesmannen här har genomgått. I dag försvarar han väkanslagen och säger att man inte på två tre månader kan rätta till de brister som den socialdemokratiska regeringen har åstadkommit under 40 år. Förvisso kan man inte det, om man till vägväsendet anvisar ett belopp, som är 160 milj. kr. mindre än beloppet i innevarande års budget. Så är ju fallet.

Anslaget är 617 milj. kr. lägre än det lägsta alternativ som vägverket har begärt i sina äskanden. Detta är fakta, herr Persson.

Ni ser verkligen till att det blir en kapitalförstöring beträffande vägarna. Ni kan inte få fram de resurser som behövs för att upprätthålla innevarande års vägstandard, vilken bygger på den socialdemokratiska budgetpropositionen förra året. Det är sanningen, herr Persson.

Eftersom jag bor i herr Perssons grannlän, kunde jag följa herr Perssons agerande under valrörelsen. Då lovade herr Persson väsentligt höjda väganslag. I realiteten har det alltså blivit väsentligt lägre väganslag.

När herr Persson talar om det särskilda anslaget, är det väldigt intressant. Herr Persson säger att det inte fanns några arbetsplaner och att man inte kunde genomföra arbetet. Men i budgetpropositionen försöker kommunikationsministern tala om att just de vägobjekt som kommunikationsministern i sitt omtalade pressmeddelande tog upp har blivit tillgodosedda på punkt efter punkt. Nu påstår som sagt herr Persson att det inte fanns några arbetsplaner. Ni får bestämma er. Antingen har man gjort arbetet eller inte.

Från socialdemokratiskt håll beklagar vi emellertid att 200 milj. kr. har försvunnit, ett belopp som man flexibelt hade kunnat använda. Samtidigt har ni minskat anslaget till vägbyggen i beredskapssyfte från 350 milj. kr. i innevarande års budget, tolfte huvudtiteln, till 200 milj. kr. Först försvann 200-miljonersanslaget. Sedan minskade ni dessutom anslaget på arbetsmarknadsverkets budget.

Herr Persson! Varför reagerar ni inte nu, när man tar in 600 nya miljoner via bilbeskattningen? Ni har tidigare alltid sagt att de pengar som tas in skall gå till vägarna. Får vi avgiftsbelagda vägar i fortsättningen? Det har ju aviserats av kommunikationsministern.

Herr LINDAHL i Lidingö (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Persson i Heden betygsätter våra reservationer och karakteriserar dem som onödiga. Jag vet inte om det skall bli den nya inställningen på den borgerliga sidan, att så fort socialdemokraterna reserverar sig så är det onödigt.

Det är i så fall en alldeles ny filosofi som herr Persson har tillägnat sig. Jag har haft tillfälle att under årens lopp på nära håll följa herr Perssons politiska verksamhet, och jag må ju säga att nog har herr Persson skrivit under massor av reservationer. Men jag skall, snäll som jag är, avstå från att karakterisera dessa reservationer som onödiga.

Herr Persson refererade i sitt inlägg till kollektivtrafikutredningen och åberopade vad som står i dess betänkande. Det var en fyllig återblick och den gav en bild av läget och utvecklingen. Det är riktigt, när herr Persson säger att det talas i kollektivtrafikutredningen om olika spårtrafiksystem som icke uppfyller statsbidragskungörelsens krav på plan-skilda korsningar och egen banvall. Förortsjärnvägar och spårvägar borde enligt utredningens mening kunna statsfinansieras.

Jag skulle tro att utredningsmännen inte bara tänkt på Stockholm utan

kanske i första hand på Göteborgsregionen med den spårvägstrafik som finns där. Jag har ingen invändning mot vad utredningen i det fallet har föreslagit, men det är också riktigt, herr Persson, att det icke talas i kollektivtrafikutredningens betänkande om pendeltågstrafiken. Jag gjorde mig i mitt förra inlägg till talesman för pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen och betonade hur viktigt det är att inte den förfaller utan att den kan rustas upp. Jag gav några exempel på de problem vi har på detta område, och jag gav uttryck för människornas oro.

Jag noterar därför med tillfredsställelse att majoriteten i utskottet så småningom i sina skrivelser kom att närma sig reservanternas uppfattning. Då menar herr Persson att det är onödigt att reservera sig. Vi förväntar att propositionen i höst kommer att ge uttryck för vad vi har anfört i reservationen, dvs. att vi efter dagens debatt och herr Perssons inlägg och den majoritetskrivelse som föreligger skall kunna påräkna att pendeltågstrafiken inte blir bortglömd. Jag ser fram emot höstens proposition från regeringen på den här punkten med vissa förväntningar, men herr Persson får se vår reservation som en extra påtryckning gentemot regeringen, och jag yrkar bifall till reservationen.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Lindahl i Lidingö sade att han är en snäll man. Han höll också ett snällt anförande egentligen. Jag vill bara göra den anmärkningen, eftersom herr Lindahl erinrade om att vi på den borgerliga sidan också har reserverat oss i många frågor och att jag har skrivit under många reservationer, att jag inte har sagt att socialdemokraternas reservationer generellt är onödiga. Jag talade om de två som avgivits till det betänkande vi nu behandlar.

Herr Lindahl sade att den borgerliga majoriteten i sin skrivning har närmat sig reservanternas. Det skulle i så fall innebära en ny ordning. Utskottets skrivning brukar ju göras först, och därefter formuleras reservationerna. Så föreställer jag mig att det har gått till den här gången också. Reservationen av herr Lindahl m. fl. har naturligtvis rättat sig efter den skrivning som utskottets majoritet har gjort. Detta om detta.

Till herr Hugosson vill jag säga att jag inte alls är indignerad, inte ett skvatt. I stället tycker jag att det är en trivsamt debatt. Jag skall inte påstå att någon kan betraktas som indignerad i detta avseende, utan vi har redovisat vår syn på saken.

När det gäller den socialdemokratiska reservationen vill jag fråga: Vad ger den till vägverket? Det har inte föreslagits 5 öre i ökade anslag, utan det talas i reservationen bara om det särskilda byggnadsanslaget som nu har gått direkt in under vägverket. Man har inte ens motionerat om en ändring av detta, och det är därför jag betraktar den här reservationen som ganska onödig. Det finns inga direkta förslag, framför allt inga förslag om ökade anslag.

Jag vill än en gång framhålla att den nya regeringen, som hade att ta över den gamla regeringens påbörjade budgetarbete, kunde ta i anspråk

knappt två månader för att färdigställa budgeten och då självfallet inte, med tanke på det ekonomiska läge som råder, hade möjligheter att göra några större ändringar. Jag försäkrar herr Hugosson att om den nya regeringen fortsätter är vägverkets möjligheter betydligt bättre än vad de har varit under den gamla regeringens tid.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var ju intressant att höra att herr Persson i Heden tycker att det här är en trevlig debatt och att han inte på något sätt känner sig indignerad.

Men herr Persson sade avslutningsvis att får bara den nya regeringen fortsätta, så hyser han som nybliven ledamot i vägverkets styrelse – kollega till mig – inte någon oro för framtiden. Det är ju hugnesamt att höra; det noterar jag med viss tacksamhet. Jag konstaterar dock att i det förstlingsverk som vi har att behandla i dag har den nya regeringen reellt försämrat vägverkets anslag med 160 miljoner jämfört med den socialdemokratiska budget som nu gäller. Det är 160 miljoner mindre till driftsidan och icke ett öre mer utan en väsentlig försämring på byggsidan enligt de nominella beloppen när det gäller byggande av statsvägar och statskommunala vägar.

Det var detta jag vände mig mot med utgångspunkt i den löftespolitik ni drev tidigare och ert agerande här i kammaren. Jag hade förväntat mig, icke minst med tanke på att man gör ett 75-procentigt påslag för bilismen, att man skulle ha tagit åtminstone någon krona av de 600 miljonerna som man får in genom ökade pålagor på bilismen och lagt just på vägväsendet, för det har ju varit er linje hela tiden. Icke med ett ord har herr Persson berört detta i debatten här i dag.

Herr Persson hänvisar till finansfullmakten på 1 500 miljoner. Ja, men den ville ni ju inte ha – den röstade ni emot här i kammaren. Det är tack vare att vi socialdemokrater vann voteringen som ni har dessa 1 500 miljoner att använda.

Jag tycker det är beklagligt, herr talman, att icke kommunikationsministern är inne i kammaren när vi diskuterar en driftbudget på 6–7 miljarder. Det hände aldrig när vi hade en socialdemokratisk regering att ministern inte var här då vi diskuterade driftbudgeten.

Här har herr Persson stått och utlovat nya friska pengar till vägväsendet i samband med den trafikpolitiska propositionen i höst. Här har herr Persson stått och lovat att vi skall få stora belopp på tilläggsbudget till vägväsendet. Jag förmodar att herr Persson har återförsäkrat sig hos regeringen. Men det är utomordentligt beklagligt att icke ministern deltar i en debatt då vi diskuterar så stora belopp. Det var likadant när vi behandlade kapitalbudgeten – kommunikationsministern var icke här.

Min förhoppning är emellertid att de stora utfästelser som herr Persson i Heden såsom utskottets talesman gjort här i kväll verkligen är förankrade i regeringen, eller vad man brukar kalla Sveriges officiella diskussionsklubb.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Herr LINDAHL i Lidingö (s) kort genmäle:

Herr talman! Till herr Persson i Heden vill jag säga att jag verkligen inte avslöjar några hemligheter från utskottet om jag nämner att majoritetsskrivningen i sista momangen ändrades i positiv riktning. Detta tolkade vi på det sättet att man inte ville avstyrka våra förslag. Majoriteten tyckte att reservationen, som då redan var färdigskriven, innehöll väsentliga synpunkter som även majoriteten ville ställa sig bakom.

Herr Persson får inte fortsätta på den inslagna vägen, nämligen att så fort det kommer en socialdemokratisk reservation betrakta den som onödig. Han säger att det bara gäller dagens debatt, men om jag minns rätt var herr Persson inne på liknande tankegångar då vi diskuterade kapitalbudgeten. Det får inte bli en ful vana, herr Persson! Jag lovar att vi socialdemokrater – i trafikutskottet, liksom i alla andra utskott – kommer att föra en kraftfull oppositionspolitik, och den kommer att ta sig uttryck i många reservationer framöver.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! När herr Hugossons argument är slut försöker han pådyvla mig ansvaret för att kommunikationsministern inte är inne i kammaren. Men jag kan inte svara på varför han inte är här, eftersom jag inte vet vilka uppgifter kommunikationsministern har i kväll. Det får herr Hugosson ta reda på av kommunikationsministern själv.

Hade vi i de borgerliga partierna haft en aning om det dåliga ekonomiska läget som vårt land befann sig i, och som det allttjämt befinner sig i – och inte har det blivit bättre sedan sysselsättningsfrågorna hopat sig – hade vi sannolikt begränsat oss ännu mer i fråga om anslagskraven. Nu fick den borgerliga regeringen ta hand om ett ytterst besvärligt ekonomiskt läge här i landet, och därför är det mycket svårt att få fram tillräckligt med pengar. Vi får avvakta när det gäller väganlagen och inte gå alltför långt i kritik, som herr Hugosson nu gör, innan vi har sett den särskilda tillägspropositionen och propositionen om den statliga trafikpolitiken.

Beträffande de 1 500 milj. kr. vill jag bara direkt citera följande ur trafikutskottets betänkande: "Regeringen har också numera medgivit rätt att utnyttja den i årets budgetproposition begärda finansfullmakten om 1 500 milj. kr., varigenom bl. a. möjliggörs att låta utföra arbeten av det slag varom här är fråga. Genom beslut den 20 januari 1977 har vidare regeringen föreskrivit att vägverket – utöver vad som gäller enligt tidigare meddelade anvisningar för anslaget Byggnad av statliga vägar – får bedriva statlig vägbyggnadsverksamhet i Norrbottens län ---." Så nämns det belopp som jag tidigare redovisat.

Herr tredje vice talmannen anmälde att herr Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Fru MARKLUND (vpk):

Herr talman! När det gäller kravet på en snar igångsättning av vägbygget Kiruna-Narvik är det svårt att hitta fler argument än dem som flera gånger använts här i kammaren. I ett 50-tal år har den vägsträckan varit föremål för utredningar, projekteringar och diskussioner. Nu är väl frågan så långt framskriden, om än herr Perssons i Heden anförande kan väcka vissa tvivel härom, att arbetsplan har fastställts och att det som egentligen saknas är medel för vägbygget.

Trafikuskottet anför i sitt betänkande som behandlas i dag att dess tidigare uttalande om det angelägna i att "så snart de praktiska möjligheterna härför föreligger, arbetena på mellanriksvägen igångsätts och att erforderliga medel ställs till förfogande" alltjämt äger giltighet. Men i nästa mening hänvisar man till att dessa praktiska möjligheter nu inte föreligger, därför att man måste avvakta regeringens prövning av besvär som anförts över fastställelsebeslutet.

Sådana besvär har alltså anförts bl. a. av en sameby. I tidigare diskussioner kring den här frågan har det bl. a. från vpk-håll anförts att samernas oro för ytterligare störningar och ingrepp i deras gamla retnetesområden är fullt förståelig. Vi har också betonat att det inte får stanna vid positiva skrivningar och uttalanden från riksdagens sida när det gäller att motverka dessa olägenheter så långt det över huvud taget är möjligt. I vår motion till 1974 års riksdag, där frågan om intrång i Abisko nationalpark behandlades, utvecklade vi välmotiverade synpunkter på de åtgärder som enligt vår mening bör vidtas för att förebygga skadeverkningar för rennäringen, liksom vi också berörde möjliga skadeverkningar för Abisko naturvetenskapliga stations forskningsarbete och för naturvärden. Även från andra håll, och då inte minst från Kiruna kommun, har samernas synpunkter behandlats, och man har bl. a. framhållit att bortfallet i fråga om betesmark inte kan bli särskilt stort med tanke på att vägen är tänkt att gå genom en stenig och blockrik terräng alldeles intill järnvägen.

Det har även hänvisats till den positiva betydelse som vägar har även för samernas näringsfång. Betydelsefull i det sammanhanget är också hänvisningen till de möjligheter att hävda sin rätt som samerna nu har på basis av den rennäringsslag som riksdagen antog för några år sedan.

För vänsterpartiet kommunisternas del är vi medvetna om behovet av ytterligare möjligheter för samerna att påverka beslut ute i kommunerna av betydelse för dem och deras näring. Vi har därför i anslutning till propositionen 1976/77:80 om insatser för samerna väckt tanken att det i kommuner som har stort samiskt inslag tillsätts samrådsgrupper i vilka samerna är representerade, som får behandla frågor som berör samerna på ett eller annat sätt. Ett sådant förfarande skulle kunna leda till att situationer, sådana som denna med besvären över fastställelsebeslutet beträffande Norgevägen, kunde undvikas. Nu finns det emellertid sådana besvär att ta hänsyn till, och jag ställer mig för min del undrande till att de här besvären inte redan har prövats med hänsyn

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

till de noggranna överväganden som har föregått beslutet om vägbygget. De är noggranna, det lär ändå riksdagen vara ense om, eftersom riksdagen har tagit beslutet om att vägen Kiruna-Narvik skall byggas.

I den vpk-motion som utskottet i det här betänkandet behandlar framhålls också sysselsättningssituationen i Kiruna som motiv för en snabb start av vägbygget. Då motionen skrevs fanns fortfarande förhoppningen att uppförandet av ett kulsinterverk i Kiruna skulle innebära en ljusning i fråga om arbetstillfällen. Sedan dess har som bekant det hoppet grusats, och nu är trycket på igångsättning av vägbygget än starkare. Den av regeringen tillsatta Norrbottendelegationen har uppvaktats i frågan, och även på andra sätt har företag och fackliga organisationer i Kiruna pekat på vägbygget som en möjlighet att lösa akuta sysselsättningsproblem. Mot den bakgrunden kan jag inte acceptera utskottets hänvisning till de tidigare nämnda förutsättningarna. Då våra synpunkter i det sammanhanget sammanfaller med yrkandet i motionen 801 av herr Boström m. fl., ber jag, herr talman, att få yrka bifall till denna motion.

I det nu aktuella betänkandet behandlas också motionen 821 om anslag till förbättringar av länsväg 400 mellan Pajala och Karesuando. Liksom i så många andra sammanhang där vägfrågor diskuteras är också här det tyngsta skälet för kravet att man behöver öka möjligheterna till sysselsättning i den bygd som berörs. Här handlar det om ett område som helt saknar industriell verksamhet. En orsak till situationen är de dåliga vägförbindelserna. Jag bedömer en upprustning av väg 400, som till stora delar byggdes i slutet av förra seklet, så angelägen, att jag inte är säker på att de uppgifter som herr Persson i Heden lämnade är tillräckliga. Jag bedömer den också så angelägen, att jag hoppas att den finns med i det som herr Hugosson utlovade att hålla ögonen på i fortsättningen.

I avvaktan på detta vill jag, herr talman, yrka att riksdagen med anledning av motionen 821 hos regeringen anhåller att medel omedelbart ställs till förfogande för förbättringar av länsväg 400 mellan Pajala och Karesuando.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! År efter år har de borgerliga partiernas företrädare i såväl trafikutskott som kammare bittert klagat över de snålt tilltagna väganlagen. Man har talat om den oerhörda kapitalförstöring som ägt rum på våra vägar osv. och ondgjort sig över att den socialdemokratiska regeringen inte tillmötesgått de borgerligas krav på ökade resurser för vägbyggande och underhåll. Med stort intresse emotsågs därför den första borgerliga budgetpropositionen. Nu om inte förr skulle väl ändå vägväsendet få de anslag som man under så många år efterlyst från borgerligt håll.

Ja – nominellt höjs vägverkets anslag med 233 milj. kr. eller 7,2 %, som herr Hugosson tidigare i denna debatt har erinrat om, men det hade behövts 393 milj. kr. eller 12,2 % för att komma upp till ett reallt oförändrat anslag. Enligt vägverkets chef sjunker totalanslaget reallt med 160

milj. kr. år 1978 jämfört med verksamhetsåret 1977. Ja, det kanske är en nyttig läxa för de forna oppositionspolitikerna. Det är inte så lätt att i regeringsställning infria alla fagra löften i en kärv ekonomisk verklighet – något att komma ihåg nästa gång man befinner sig i opposition!

De många motionerna i anledning av vägbudgeten vittnar dock om ett stort intresse för dessa frågor. Bättre vägar och bättre underhåll av dem vill alla ha. Kraven är säkert berättigade. En högre vägstandard underlättar samfärdseln och ökar trafiksäkerheten. Som regel går trafikutskottet inte in på de enskilda vägobjekten. Det har ansatts böra vara vägverkets uppgift att efter sin bedömning fördela anslagen på bästa sätt. Detta sker också efter noggrann planering och behovsinventering som resulterar i upprättande av långtids- och flerårsplaner. Upprustningen av vägarna enligt detta långsiktiga program har kunnat påskyndas genom anslag som tillkommit av beredskapsskäl.

Även om det får anses vara en fördel med en prioritering enligt dessa noggrant förberedda vägplaner, kan det uppstå akuta behov av insatser utanför flerårsplaneringen. Ett sådant exempel återfinns i en av de nu föreliggande motionerna, nr 107, som har väckts av socialdemokraterna på Uppsalabänken. Det hör inte till vanligheten att vi går in på ett så lokalt betonat vägprojekt, men nu är faktiskt behovet av en bättre väg mellan Österbybruk och Forsmark skriande stort. Om vi hade haft den gamla regeringen kvar hade säkert det tidigare 200-miljonersanslaget för särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder återfunnits i årets budgetproposition. Då hade vi kunnat uppvakta regeringen med goda utsikter att få vår begäran bifallen. Nu finns det inte längre sådana extra pengar, vilket vi tycker är synd; det skulle i ett sådant extraordinärt fall som det vi berört i vår motion ha kommit väl till pass.

Jag skall inte säga så mycket om den aktuella vägen i vår motion. Det gäller en sträcka på 12 km, som med en mindre ombyggnad, förstärkning och oljegrusbeläggning för tillsammans 3 milj. kr. skulle få en hygglig standard. Många av dem som nu arbetar vid kärnkraftverket i Forsmark begagnar sig av denna väg dagligen, och flera skulle kunna utnyttja denna kortare väg, om den blev upprustad. Många tunga transporter sker också denna väg. Det är en naturlig förbindelse söderut, inte bara för de anställda i Forsmark, utan den har även stor regionalpolitisk betydelse. Med en bättre väg skulle också en eftersträvad spridning av boendet underlättas för arbetsstyrkan i Forsmark.

Herr Persson i Heden sade nyss om denna väg att den finns projekterad för 3 milj. kr. och kan igångsättas, om sysselsättningsläget kräver det. Ja, men nu är det kanske inte så enkelt som herr Persson vill ge sken av. Dels finns inte den vägen med på vägplanen – och enligt herr Persson skulle ju väganlagen ges i den vedertagna ordningen och prioriteras enligt den uppgjorda planen – dels är man beroende av arbetslöshet för att få dessa pengar. Det kan dröja länge innan vi av denna orsak kan få bygga vägen – och det skall vi naturligtvis vara tacksamma för. Den påyrkade väguprustningen behövs emellertid så snart som möjligt just

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

med tanke på kärnkraftbygget i Forsmark, men jag tvivlar på att det skälet kan betecknas som beredskapsskäl.

Vi har i vår motion yrkat på särskilda medel till en omedelbar förbättring av vägen. Länsstyrelsen har i skrivelse till regeringen ställt samma krav. När inte längre 200-miljonersanslaget står till förfogande bör regeringen utnyttja sin finansfullmakt – som herr Persson också i sitt anförande nämnt som möjligt att använda – eller på annat sätt ge de 3 miljoner som behövs för en välbehövlig och nödvändig upprustning av vägen Österbybruk–Forsmark.

Då reservationen I av herr Mellqvist m. fl. uttrycker något av det jag här har sagt, ber jag att få yrka bifall till densamma.

Herr OSKARSON (m):

Herr talman! Sedan flera år har vi halländska riksdagsmän här i riksdagen framhållit nödvändigheten av att få en snabbare utbyggnad av Europaväg 6 till stånd. Myndigheter i Halland – kommuner, landsting och länsstyrelse – har gjort otaliga framställningar och uppvaktningar hos statsråd och hos vägverket i samma fråga. Vid dessa överläggningar har det framkommit att några skiljaktigheter i uppfattningen om det nödvändiga i E 6:ans utbyggand till erforderlig standard inte föreligger. E 6 betraktas allmänt som ett av de angelägna företagen på det vägpolitiska området i vårt land. Det synes endast vara i fråga om utbyggnadstakten som åsikterna går isär.

E 6 har karakteriserats som Sveriges längsta trafikproblem, och rent geografiskt är det också ett av de längsta. Med den utbyggnadstakt som nuvarande tidsplaner anger riskerar E 6 att bli Sveriges absolut längsta trafikproblem även tidsmässigt.

Under årens lopp har visserligen utbyggnader och förbättringar gjorts, och sådana pågår fortlöpande, men alltså har E 6 på långa sträckor genom Halland en 7 m bred körbana utan ordentliga vägrenar. Förutom att den är smal är den på långa sträckor backig och krokig med skynd eller dålig sikt. Långa sträckor är dessutom inramade av randbebyggelse med dåligt reglerade anslutningar. Likaså förekommer trafikljus, korsning med SJ i plan och mängder av övergångsställen för såväl människor som husdjur.

Särskilt framträdande är bristerna på sträckan Fjärås–Varberg. Enligt vägverkets behovs- och långtidsplanering är denna vägsträcka en av de hårdast belastade. Årsdygnstrafiken uppgår till 11 000–15 000 fordon per dygn, under sommarmånaderna 14 000–19 000, och vid enskilda toppdygn passerar upp till 27 000 fordon. Kombinationen av denna hårda trafikbelastning och den dåliga vägstandarden återspeglas också i antalet trafikolyckor per år. Sträckan Fjärås–Varberg hade under åren 1972–1976 hela 23 olyckor per mil och år. Detta skall jämföras med medeltalet för övriga Europavägar i Sverige, som är 10 olyckor per mil och år. Olycksfallsfrekvensen är alltså mer än dubbelt så hög på E 6 som på övriga Europavägar i vårt land.

Man måste också räkna med att trafiken framdeles kommer att öka mycket kraftigt på E 6 genom Halland, då Halland har varit och alltjämt är det län som befolkningsmässigt ökar mest i vårt land. Ett annat problem är att andelen tung trafik – lastbilar och bussar – är mycket hög. Fordonskombinationer med släp är vanligt förekommande, och medeldygnstrafiken av tunga fordon överstiger 1 200. Detta medför att omkörningar på långa sträckor av E 6 är mycket riskfyllda och under topptrafik omöjliga. I sin tur tvingar detta fram en låg medelhastighet för hela trafiken. En genomsnittshastighet på 60 km/tim. är vanligen förekommande på de sämre sträckorna av E 6. Med tanke på att över en fjärdedel av trafikanterna har varken start- eller målpunkt i länet blir tidsförlusten för den enskilde trafikanten mycket stor.

Enligt gjorda beräkningar skulle – om trafiken på nuvarande E 6 kunde utföras på två tredjedelar av den tid det nu tar, och det är ingen orimlighet – vinsten kunna beräknas till ca 2 miljoner fordonstimmar eller ca 40 milj. kr. per år, räknat efter 20–21 kr. per fordonstimme. Detta är en låg beräkning. Andra beräkningar kommer till ännu högre trafikvinster, förutom att man – vilket är ännu viktigare – skulle kunna minska antalet trafikolyckor till hälften.

Herr talman! Många och väl underbyggda är argumenten för en snabbar utbyggnad av E 6 genom Halland. Värö-lokaliseringen med de många tunga transporter som följer av denna är ett sådant argument. Fritidshusens antal i Halland var 24 100 år 1970. Av dessa var över 22 100 lokaliserade till kustbandet omkring och väster om E 6. Endast en fjärdedel av husen ägs av hallänningar. Enligt uppgjord prognos kommer antalet fritidshus att öka till ca 30 000 år 1980. En fortlöpande permanentning av fritidshusen bidrar också till en ökning av trafiken.

De auktoriserade campingplatserna i Halland har en beläggning på ca 500 000 gästnätter per år. En kraftig ökning kan förväntas. En stor del av camparna är utlänningar, och de är också hänvisade till att använda E 6 genom Halland. Detta är alltså Sveriges ansikte utåt i vad gäller motorvägar och Europavägar.

Herr talman! Listan på argument skulle kunna göras hur lång som helst, men jag vill nöja mig med vad jag nu har angett.

I vår motion har vi särskilt framhållit att det för såväl länsinvånarna som övriga trafikanter är utomordentligt angeläget att den nu pågående motorvägsetappen mellan Fjärås och Frillesås kan drivas, så att vägen kan tas i trafik före sommaren 1979. Lika viktigt är att Hallands län får sådan tilldelning av vägmedel att E 6-arbetena kan fortsätta med sträckan Frillesås–Åskloster i omedelbar anslutning till slutförandet av nu pågående etapp. Ett uppehåll mellan dessa båda företag med temporär avveckling av nuvarande byggarbetsplats och byggorganisation, vilket synes nödvändigt om inte erforderliga byggnadsmedel anvisas, innebär enligt vår mening ett dåligt utnyttjande av samhällets resurser.

Herr talman! Vi är mycket blygsamma i vår hemställan i motionen 1197. Vi begär att riksdagen gör ett uttalande med det innehåll som

jag här har redogjort för. Eftersom man i sak, såvitt jag kan förstå, är överens, så tycker vi att detta var och är en rimlig begäran. Detta har inte utskottsmajoriteten ansett sig kunna tillstyrka – och inte heller reservanterna. Jag finner mig därför nödsakad att yrka bifall till motionen 1197.

Herr talman! Detta är en angelägen rikspolitisk fråga.

Herr ÖSTRAND (s):

Herr talman! Jag vill varmt instämma i vad herr Hugosson sade tidigare här i dag, då han pekar på den uppenbara nonchalans som kommunikationsministern visar genom att inte finnas här när vi behandlar hans ärenden i riksdagen. Men detta gäller inte bara kommunikationsministern, utan i det här avseendet tycker jag att statsråden är lika goda kålsupare hela bunten. Det är ju ytterst sällan man ser ett statsråd i bänkarna när ärenden behandlas här i kammaren, och det är givetvis att beklaga.

När vi förra året behandlade väganlagen, kom av naturliga skäl en mycket stor del av debatten att kretsa kring anslaget på 200 milj. kr., och så har det också varit i dag. Vid det tillfället förra året tog jag i ett inlägg upp detta anslag med utgångspunkt i den situation på svensk arbetsmarknad som byggnads- och anläggningsarbetarna befinner sig i. Eftersom det var ett konjunkturpolitiskt anslag var det ett viktigt instrument och ett stöd för en bransch som alltid har varit utsatt i konjunkturernas berg- och dalbana. Den lika enkla som goda tanken var att genom att man förlade angelägna vägbyggen och förbättringar av vägar till lämpliga tidpunkter och lämpliga orter skulle bl. a. byggnads- och anläggningsarbetare samt vägarbetare kunna erbjudas den jämnare sysselsättning och materiella trygghet som kommer de allra flesta arbetstagare till del i vårt land.

Men anslaget var också från regionalpolitisk synpunkt betydelsefullt, eftersom man utan att vara bunden av flerårsplanerna snabbt kunde sätta in åtgärder på en väg som hade betydelse för en regions eller Orts utveckling.

Att anslaget var betydelsefullt från både sysselsättnings- och regionalpolitiska utgångspunkter exemplifierade jag då med vägen Alfta-Söräng i mitt eget län. Det är en väg som fanns med i förra kommunikationsministerns förslag till fördelning av det särskilda anslaget. Jag uppmanade vid det tillfället de borgerliga ledamöterna från trakten att stödja förslaget att det särskilda anslaget skulle vara kvar. Det hade ju varit en garanti för att den här vägen skulle byggas i år. Men man stödde tyvärr inte förslaget, utan man ställde sig bakom motioner som yrkade avslag på ett bibehållande av det särskilda anslaget.

Herr talman! Jag tycker att det kan vara lämpligt vid detta tillfälle att något citera vad som sades i den debatten. Den nuvarande jordbruksministern Anders Dahlgren sade följande:

”Herr Östrand säger att om man nu överför dessa 200 miljoner till vägverkets ordinarie budget, så skapar man sysselsättningsproblem. Jag

Ondsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

kan inte se det sambandet. Det gör man, herr Östrand, endast under förutsättning att regeringen inte använder den fullmakt den har fått av riksdagen för att i det här fallet bekämpa arbetslösheten.

De vägobjekt som då kan komma till är exempelvis väg 82 som herr Östrand talade om. Den skulle vara ett utmärkt exempel på hur man kan använda pengar från arbetsmarknadsstyrelsen."

Jag tycker också vid detta tillfälle att det kan vara lämpligt att citera något ur Gunnel Jonängs anförande den gången. Hon är ju f. ö. bosatt i den kommun där den här vägen ligger. Hon sade:

"Det är ju ändå så – jag beklagar att jag skall behöva påminna om det – att regeringen inkl. kommunikationsministern har ett mycket stort ansvar för sysselsättningen i vårt land och för sysselsättningen i skogslänen. Det ansvaret och uppfyllelsen av det ansvaret har varje medborgare i vårt land rätt att förvänta att regeringen tar på sig. Denna regeringens möjlighet har ingenting med de 200 miljonerna att göra. Regeringen har möjlighet att ta fram pengar, bl. a. genom finansfullmakten på 1 500 milj. kr. eller genom att använda AMS-medel. Det finns ingenting som kan rättfärdiga regeringens eventuella underlåtenhet att skapa sysselsättning för dem som är arbetslösa.

---

Vi i södra Hälsingland har upplevt att det Norlingska systemet inte fungerar för oss. Det har för oss inneburit löften och ingenting mer. Vi har alltså upplevt de negativa effekterna. Jag tror däremot att vi kommer att få en utbyggnad av Alftavägen utifrån sysselsättningsläget i vår region.

---

Jag ser ett bifall till utskottets hemställan som en garanti för en förbättrad sysselsättning, bl. a. för byggnadsarbetarna."

Vad har hänt med den här vägen nu, herr Persson i Heden, när vi dessutom har fått en annan regering, där f. ö. Anders Dahlgren ingår? Nu borde väl den här vägen nästan vara färdigbyggd mot bakgrund av de mycket bestämda uttalanden som gjordes förra året och som jag nu citerat en del av?

Nej, sanningen är den att inte ett spadt tag har tagits på denna väg. I stället har de pengar som kom Gävleborgs län till del av de 200 miljonerna och genom den överflyttning som gjordes till det ordinarie väganlaget gått till en utbyggnad av E 4 Fridhem-riksväg 80 utanför Gävle. De farhågor jag framförde i debatten förra året och försökte delge mina borgerliga kolleger från länet har nu besannats.

Detta är, tycker jag, ytterligare ett exempel på svikna vallöften. Men de börjar bli så många vid det här laget, att ett mer eller mindre kanske inte har någon större betydelse.

Herr talman! Det ser med andra ord ut som om Alftaborna skulle få vänta ett bra tag än på en angelägen förbättring av denna vägsträcka, som inte bara av sysselsättningsskäl utan även av regionalpolitiska skäl har så stor betydelse för en utveckling av näringslivet i regionen. Detta

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

exempel kan även gälla för övriga vägobjekt som dåvarande kommunikationsministern föreslog skulle komma till utförande genom det särskilda anslaget. Nu har herr Persson delvis talat om den här vägstumpen och sagt att arbetena inte kan komma i gång förrän under maj månad. Men det är en sak, herr Persson. Förutsättningen för att den här vägen skall kunna komma i gång är att det anslås medel, och utskottet har inte heller nu anvisat medel till den här vägen.

Till sist, herr talman, skulle jag vilja ställa en direkt fråga till utskotts-majoritetens talesman, herr Persson i Heden, som var en av dem som förra året frenetiskt argumenterade för att det särskilda anslaget skulle avskaffas: Delar herr Persson industriminister Åslings uppfattning som den kommer till uttryck i budgetpropositionen under hans huvudtitel, punkten Regionalpolitiskt stöd? Där står följande:

”Enligt min mening bör i de flesta fall statliga stödåtgärder inom ramen för gällande regler vara tillräckliga för att genomföra angelägna projekt. Det kan dock finnas fall där ett förfarande av offertkaraktär kan prövas. Jag förordar därför att regeringen får möjlighet att ta i anspråk medel från detta anslag för att till företag betala ut bidrag för att täcka klart avgränsar merkostnader till följd av en regionalpolitiskt betingad lokalisering. --- Verksamheten bör bedrivas intill ett totalt belopp av 40 milj. kr.”

Här föreslår ju industriministern exakt samma sak som herr Persson så frenetiskt motarbetade förra året. Tar nu herr Persson avstånd från detta eller är det möjligen så, att det som betraktades som uttryck för pampvälde eller ministerstyre 1976 nu, år 1977, helt plötsligt har blivit upphöjt till högsta regeringskonst i en borgerlig regering? Svara mig på detta, herr Persson!

Herr talman! Jag vill till slut yrka bifall till de reservationer som är fogade till utskottets betänkande.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! I det krispaket som regeringen har framlagt för att åstadkomma sysselsättningsskapande åtgärder ingår bl. a. anslag till arbetsmarknadsstyrelsen, och det förutsätts att en del av de pengarna går till arbeten utförda av vägverket, bl. a. vägbyggnader.

Beträffande den väg herr Östrand nämnde, för vilken inga medel skulle finnas anvisade, hänvisar jag till det jag tidigare sagt, nämligen att förutsättningar för att sätta i gång vägbyggnad kommer att finnas i maj månad 1977. Anledningen till att arbetena inte kan börja dessförinnan är att arbetsplaner måste fastställas – vilket kommer att ske först i mars-april. Förutsättningarna för start av vägbyggnad finns alltså först i maj. Och när förutsättningar för start föreligger finns det också medel, det är en absolut självklar sak.

De förra året anslagna 200 miljonerna skulle enligt herr Östrand och flera andra talare inte ha gett några pengar till vägbyggen. Jag har bara tre minuter på mig, men jag skall under den tiden försöka hinna räkna

upp hur dessa vägbyggnadsanslag, som vi beslutade om förra året, har fördelats: Stockholms län fick 23 miljoner, Jönköpings län 3, Kalmar län 2, Hallands län 8, Göteborgs och Bohus län 20, Älvsborgs län – som jag tidigare sagt – 7 miljoner, Värmlands län 2 miljoner, Kopparbergs län 4, Gävleborgs län 3, Västernorrlands län 4, Jämtlands län 3, Västerbottens län 3 och Norrbottens län 8 milj. kr. – Sålunda har dessa pengar gått ut till de olika länen för vägbyggnader.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Oavsett hur många beredningsplaner som görs upp kan inte vägbygget starta förrän medel har anslagits, herr Persson. Det kommer vi aldrig ifrån. Det finns alltså inga som helst garantier för att det här bygget kommer i gång i maj månad.

Besvären när det gäller den här vägen låg i höstas hos regeringen för prövning. Avsikten var att regeringen skulle avgöra frågan i höstas. Men den försenades av den borgerliga regeringen, så ärendet avgjordes inte förrän i februari månad. Det är ännu ett exempel på den försening som nu har uppstått. Hade riksdagen fattat beslut om anslaget förra året, herr Persson, hade bygget kunnat vara i gång vid det här laget.

Herr Persson vill över huvud taget inte besvara den fråga jag ställde. De 40 miljoner som herr Åsling nu vill ha till sitt förfogande vill han använda på exakt samma sätt som förre kommunikationsministern ville använda de 200 miljonerna. Han vill sätta in dem på angelägna objekt. Såvitt jag förstår tillstyrker herr Persson förslaget därför att det kommer från herr Åsling. Men när det kom från herr Norling var det annat ljud i skällan.

Fördelningen av 200-miljonersanslaget skulle ske i samråd med vägverket och arbetsmarknadsstyrelsen. Men när det gäller det anslag på 40 miljoner som herr Åsling vill ha, har man helt enkelt slopat kravet på samråd. Det är den väsentliga skillnaden.

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! De 40 milj. kr. som nu ingår i krispaketet och det extra ordinära anslag som fanns föregående år är två skilda ting. De 40 miljonerna är till för sysselsättningsfrämjande åtgärder, och däri kan också medel till vägbyggnader ingå.

Beträffande väg 82 mellan Bollnäs och Alfta vill jag säga att det inte är regeringen som planerar vägbyggandet, utan det gör vägverket. Arbetsplanen kommer, som jag tidigare har sagt, att fastställas av vägverket vid månadsskiftet mars-april 1977, alltså om några veckor. Då föreligger förutsättningen för start av detta vägbygge först i början av maj 1977. Arbetsplanen måste sålunda vara fastställd, men det är den inte beträffande vägen Kiruna–Narvik, som vi förut talat om. Pengarna kunde därför inte användas till vägen utan gick till andra vägprojekt. Men Kirunavägen kommer också att byggas framöver.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Ja men, herr Persson, de 40 miljonerna skall användas till exakt samma sak som de 200 miljonerna. I båda fallen gäller det medel som en regering vill ha för att gå in i angelägna projekt. Den enda skillnaden är att de 40 miljonerna föreslås under industridepartementets huvudtitel och de 200 miljonerna anslogs under kommunikationsdepartementets huvudtitel.

Låt mig återgå till Alftavägen. Det är ju ändå, herr Persson, regeringen som prövar besvären. I det här fallet har det skett med en mycket stark försening. Det har gjort att vägbygget kommer att försenas ytterligare, vilket givetvis är att beklaga.

Det är också att beklaga, herr Persson, att man inte har medel till förfogande för att snabbt kunna sätta i gång projekt som är angelägna från både sysselsättnings- och regionalpolitisk synpunkt.

Herr tredje vice talmannen anmälde att herr Persson i Heden anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Fröken JOHANSSON (vpk):

Herr talman! Motionen 1976/77:841 tar upp frågan om anslag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut för en hydrologisk undersökning i Vänern. I sitt anslagsäskande pekar SMHI på dessa undersökningars betydelse dels för miljövården och den fysiska planeringen, dels för planeringen, genomförandet och resultatutvecklingen av de kemiska och biologiska undersökningarna.

I utskottets motivering för avstyrkandet av vpk-motionen menar man att det f. n. pågår verksamhet av det slag som motionärerna åsyftar, finansierad av forskningsanslag genom forskningsnämnden vid statens naturvårdsverk.

Det är riktigt att det pågår hydrologiska undersökningar i Vänern, men som SMHI påpekar i sitt anslagsäskande har av resursbrist arbetet inte kunnat drivas i tillräcklig omfattning. Också naturvårdsverket säger i sitt remissyttrande om SMHI:s anslagsäskande att SMHI är i behov av fler tjänster bl. a. på det hydrologiska området.

Då jag inte anser utskottets motivering för att avstyrka motionen tillfredsställande ber jag, herr talman, att få yrka bifall till motionen 841, yrkandena 1 och 2.

Herr JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Jag avser att i detta inlägg något beröra motionen om en ny broförbindelse över Göta älv med Hilding Johansson i Trollhättan som första namn. Motionen har tidigare berörts av herr Persson i Heden och herr Hugosson.

I motionen pekar vi motionärer på det förhållandet att den nuvarande klaffbron i Trollhättan utgör en av de allra värsta flaskhalsarna utmed hela riksväg 45 och f. ö. inom hela trestadsområdet. Under sommar-

månaderna trafikeras denna klaffbro av i genomsnitt ca 20 000 fordon per dag, vilket är 3 000 fordon mer än klaffbrons maximala kapacitet. Samtidigt har sjöfarten högsäsong, och bron måste sålunda öppnas ett stort antal gånger om dagen. Det för med sig långa köer och trafikstockningar, vilket tidvis förrycker hela trafiken i Trollhättans innerstad.

I vägförvaltningens långtidsplan över större byggnadsprojekt har, som herr Persson i Heden anför, en ny bro över Göta älv prioriterats, dock med byggstart tidigast 1980 med oförändrade anslagsramar. Vi har i vår motion pekat på ytterligare en rad saksål som motiverar ett tidigare-läggande, men jag skall inte här gå närmare in på dem.

Utskottet för i sitt betänkande ett positivt resonemang vad gäller vägverkets område och understryker bl. a. kraftigt vikten av att vägverket tillförs ökade resurser. Beträffande brobygget hänvisar utskottet till vägverkets förslag att större broprojekt skulle kunna tidigareläggas om dessa broar utfördes med en överbyggnad av stål, vilket samtidigt skulle medföra ett värdefullt tillskott till sysselsättningen inom både stål- och varvsindustrin.

Utskottet pekar också på att förslaget f. n. prövas i regeringens kansli. Jag tycker, herr talman, att det här är ett alldeles utmärkt resonemang av utskottet, bl. a. därför att utskottet på det här sättet markerar sin uppfattning att framkomligheten och trafiksäkerheten på våra vägar bör ökas. Kan man sedan genom att utföra större brobyggen i stål tidigarelägga dessa projekt, när man, precis som herr Hugosson anför, en tredubbel effekt.

Vad gäller den nu aktuella bron över Göta älv har vägverkets chef klart uttalat att om regeringen godkänner förslaget att man i sysselsättningskapande syfte skall kunna bygga vissa broar i stålkonstruktion – brobyggen som då skulle kunna tidigareläggas – är den nya bron i Trollhättan det angelägnaste projektet. Det är samtidigt fullt möjligt att påbörja detta bygge redan 1978, såsom vi anför i vår motion.

Jag kan i det här sammanhanget också påpeka att det vid utskottsbehandlingen av den här motionen påstods att detta projekt skulle kunna påbörjas redan i höst. Det skulle vara värdefullt att här i kammaren få det bekräftat av majoritetens talesman. I sitt huvudansförande sade herr Persson i Heden att bron kommer att påbörjas inom en mycket snar framtid. Jag måste tolka detta som en bekräftelse på herr Perssons tidigare löfte i utskottet.

Utskottet är enigt, och jag skall därför inte yrka bifall till motionen. Men jag förutsätter att regeringen ställer sig bakom vägverkets förslag att utföra broar i stålkonstruktion, vilket också i detta fall medför ett tidigareläggande av dessa projekt.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Diskussionen om väganlagen har alltid varit livlig. Ändå har dessa anslag varit knappa i förhållande till behoven. Visst har vi fått bättre och bättre vägar. Men trafiken har också ökat kraftigt och

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

kräver mycket.

Enligt min uppfattning gör landet mycket stora förluster när vi inte kan göra mera för vägarna. För glesbygden är ett bättre vägnät högst nödvändigt. Det skulle ge ökad sysselsättning och vara ett bra medel i regionalpolitiskt hänseende. Härom råder inget tvivel.

Genom dåliga vägar gör vi stora kapitalförluster på vagnparken – det gäller alla fordonsslag. Åtgången på drivmedel av olika slag skulle kunna minskas betydligt genom bättre vägar. Antalet olycksfall och de höga vårdkostnaderna skulle kunna minskas genom bättre vägar. Bättre vägar är med andra ord en mycket viktig produktionsfaktor.

Enligt min mening måste vi i högre grad prioritera vägupprustningarna. Jag vill säga att detta helt enkelt är en av våra angelägnaste uppgifter.

Den vägbudget som nu föreslås är i stort sett lik den tidigare. Socialdemokratiska talare har här sagt att om bara den socialdemokratiska regeringen suttit kvar, så skulle väganlagen ha blivit större i år. Jag skulle emellertid vilja fästa uppmärksamheten på den situation som vi ändå befinner oss i, och jag måste ställa frågan: Har detta gått alldeles förbi er på den socialdemokratiska sidan som deltar i denna debatt? När var behoven av insatser för att klara sysselsättningen på olika områden större än i den konjunktur som vi f. n. befinner oss i? Detta är den stora huvudfrågan i detta sammanhang, och den kan vi naturligtvis aldrig bortse från.

Jag tycker att anslagen hade bort vara större, men jag kan inte blunda för den besvärliga situation som den nuvarande regeringen befinner sig i och framför allt befann sig i när budgeten gjordes. Man har inte kunnat gå längre den här gången, men för framtiden måste vi uppmärksamma väganlagen mer. Det är också enligt min mening nödvändigt att markera att satsningarna skall ske via den ordinarie vägstaten, detta för att ge större stabilitet och bättre effekt.

För att inte missförstånd skall uppstå vill jag också säga att det glädjande nog kommer mycket pengar via AMS. Dessa värdefulla tillskott har möjliggjort en hel del upprustning av vägarna. Jag hoppas också att det skall vara möjligt att få mer pengar via AMS, så länge tilldelningen är så knapp från det ordinarie hållet.

Herr talman! Det skulle finnas betydligt mer att säga i sammanhanget, men timmen är sen. Jag vill bara till sist instämma i yrkandet om bifall till utskottets förslag.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Jonasson angriper de socialdemokratiska talesmännen samtidigt som han säger att årets budget är av ungefär samma märke som tidigare års. Han säger också att vi socialdemokrater i dagens debatt skulle ha utlovat högre anslag. Vad vi från socialdemokratiskt håll har

erinrat om i debatten är att centerpartiet – och även herr Jonasson – vid alla föregående vägdebatter i riksdagen liksom i den senaste valrörelsen sagt att om man får regeringsmakten kommer man att se till att väganlagen ökar kraftigt. I realiteten är den budget som den borgerliga regeringen nu presenterat en budget som innebär 160 milj. kr. mindre till vägarna reallt sett jämfört med det socialdemokratiska budgetalternativet. Det är detta faktum som vi har redovisat i dagens debatt. Jag förstår att centerpartiet, med tanke på vad man har utlovat tidigare såväl här i riksdagen som ute i debatterna i vårt avlånga land, i dag känner sig en aning pressat.

Vi har också sagt att i det nuvarande pressade ekonomiska läget med eventuella sysselsättningsbesvär är det ytterst allvarligt att man inte bara har minskat väganlagen utan också har dragit ned anslagen på 12:e huvudtiteln, dvs. det anslag som arbetsmarknadsverket får för sysselsättningsskapande åtgärder inom vägverket, från 350 milj. kr. i innevarande års budget till 200 milj. kr. i den budget som vi nu har att behandla. Samtidigt står herr Jonasson och säger att han hoppas att man skall kunna få extra anslag via AMS. Men då skulle väl herr Jonasson ha sett till att den borgerliga regeringen inte hade minskat anslagen till vägarna och till AMS. Det är ju en realitet, och det är därför som vi från socialdemokratiskt håll är ytterst bekymrade.

*Herr JONASSON (c) kort genmäle:*

Herr talman! Om herr Hugosson lugnar ned sig litet grand och lyssnar bättre på vad jag säger, så kan jag upprepa att så länge anslaget var så knappt och är så knappt beträffande ordinarie väganlag är det tacksamt att få pengar via AMS. Men vi bör se till att vi får mer pengar från det ordinarie anslaget.

Centern har sina ambitioner kvar, herr Hugosson, när det gäller att förbättra anslagen till våra vägar. Men det har inte varit möjligt i den nuvarande besvärliga ekonomiska situationen. Jag kan inte föreställa mig att den brist på pengar vi nu har har gått herr Hugosson spårlöst förbi.

Om jag inte har läst fel i handlingarna så är det väl ändå så, herr Hugosson, att ni inte har begärt mer pengar. Har jag fel så kan jag väl inte läsa innantill. Att ni begärt mera är väl vad herr Hugosson har velat göra gällande genom sina inlägg här i kväll.

*Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:*

Herr talman! I dagens debatt har vi socialdemokratiska talesmän anført att vi, med tanke på att väganlagen i årets budget blivit ytterst styvmoderligt behandlade, förutsätter att regeringen kommer att via arbetsmarknadsverket tillföra vägväsendet ytterligare medel. Vi är emellertid bekymrade över att man samtidigt har minskat anslaget till AMS just för denna verksamhet. Jag har i dagens debatt utlovat att vi från socialdemokratiskt håll under det kommande budgetåret skall tillvarata

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

alla tillfällen att skapa sysselsättning, som ger möjligheter till angelägna investeringar inom vägväsendet.

Herr JONASSON (c) kort genmäle:

Herr talman! Den budget som regeringen nu har lagt fram innebär vissa förbättringar i miljoner kronor räknat, bl. a. 360 milj. kr. mer i beredskapsmedel. Men det är väl också klart att kostnadsökningarna minskar effekterna. Det är ett faktum som vi måste vara medvetna om.

När riksdagen skall anslå mera pengar, måste vi emellertid se till den totala situationen. Hur gärna jag än har velat gå den vägen, har jag inte sett några möjligheter. Lika väl som herr Hugosson säger att man från socialdemokratiskt håll skall se till att det skapas sysselsättning för att förbättra vägarna, kommer vi från centern givetvis att arbeta för samma sak. Ni socialdemokrater har inget monopol på denna punkt. Men ni har haft möjligheter att visa detta tidigare.

Herr talmannen anmälde att herr Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr GILLSTRÖM (s):

Herr talman! Bättre än något annat utskott har trafikutskottet fått lära sig att på ett positivt sätt avstyrka motioner av lokalbetonad karaktär. Motionen 1976/77:1179 har rönt ett sådant öde, och jag kan ha förståelse för att man hänvisar till regionalt upprättade vägplaner. Det borde alltså inte vara nödvändigt med dessa för landet som helhet ganska obetydliga, men för berörd region mycket betydelsefulla, motioner.

Men vad gör man när kommunala myndigheter, fackföreningar och näringslivsföreträdare i 25 år har stängt pannan blodig utan resultat? Skrivelser och uppvaktningar har under detta kvartss sekel avlöst varandra, men vägen är fortfarande i det närmaste lika dålig som i mitten på 1950-talet. Det gäller länsväg 769 mellan Hassela i Nordanstigs kommun och Sundsvall. Den slingrar sig alltså genom både X- och Y-län, om nu detta skall behöva ha någon inverkan på att en ombyggnad dröjer så länge.

Min motion avser också länsväg 764, som till vissa delar är bra men som utbyggd skulle på ett utomordentligt sätt kunna avlasta E 75 och E 4 för människor på väg mot fjälltrakterna. Turismen skulle få en given förstärkning. Men framför allt skulle sysselsättningen i det här området förbättras. Då tänker jag ändå inte bara på det arbete byggandet av vägarna ger utan också på det faktum att befintlig fabrik i Hassela skulle klara sina transporter av trävaror så bra att en expansion kanske vore möjlig. Fabriken i fråga är den arbetsplats som i stort sett svarar för sysselsättningen i detta område.

Jag fick aldrig tillfälle att plädera för en liknande motion vid fjolårets riksmöte. Jag trodde dessutom att de 200 milj. kr. som föreslogs stå till kommunikationsdepartementets förfogande för beredskapsarbeten skulle komma också den här vägen till del. Som herr Östrand har framhållit

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

röstade borgerligheten så att man med lottens hjälp avstyrde möjligheten till pengar för de här småvägarna.

Vid föregående motionstillfälle ironiserade centerpartiets bygdeblad i området att motionen tillkommit som valfläsk.

Men nu har något av intresse hänt: också en centerpartist har funnit vägarna dåliga och i skrivelse till kommunstyrelsen framhållit att en uppvaktning hos kommunikationsdepartementet bör ske! Och nu har kommunstyrelsen i Nordanstig beslutat föreslå kommunfullmäktige att göra den här uppvaktningen. I protokoll har t. o. m. hänvisats till min motion! Om inte alla tecken slår fel, kommer herr Turesson att få besök av ledningen för Nordanstigs kommun samt representanter för industrin och dessutom troligen också för Sundsvalls kommun, som givetvis berörs av vägen.

Inför trycket av en valförlust i höstas i Nordanstig har centern nu funnit för gott att aktualisera kraven i min motion.

Herr talman! Jag hoppas verkligen att kommunen har framgång i sin uppvaktning. Även om initiativet kommer från centern, så styrker det bara det angelägna i min motion. I lilla Nordanstig betyder de här vägstumparna ett par ganska måttliga insatser för att ge sysselsättningen en knuff framåt. Med de dubblerade insatser som sker i riksdag och kommun bör trycket på planförfattarna bli så starkt, att jag endast behöver ansluta mig till utskottets mening för att vägarna 764 och 769 snart nog skall bli åtgärdade.

Herr BOSTRÖM (s):

Herr talman! I motionen 1976/77:801 har Norrbottens socialdemokratiska ledamöter hemställt att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att åtgärder snabbt vidtas för igångsättning av arbetena med mellanriksvägen Kiruna-Narvik. Den här frågan har redan förekommit i debatten, varför jag avkortar mitt inlägg.

Trafikutskottet har i sitt betänkande hänvisat till att riksdagen förra våren godtog utskottets uttalande angående den planerade mellanriksvägen, innebärande att så snart de praktiska möjligheterna föreligger skall medel ställas till förfogande och arbetena på mellanriksvägen igångsättas.

Utskottet hänvisar till ett av kommunikationsministern nyligen lämnat svar på fråga rörande ifrågasvarande vägprojekt. I betänkandet sägs att statsrådet därvid pekade på att inkomna besvär över fastställelsebeslutet f. n. behandlas i olika instanser och slutligen skall avgöras av regeringen. Det är således den prövningen som vi måste avvakta innan besked om tidpunkt för projektets påbörjande kan ges. I utskottsskrivningen sägs nämligen: "Regeringen är dock beredd att – i enlighet med utskottets uttalande – begära att medel för vägens utförande ställs till förfogande så snart de nämnda förutsättningarna föreligger."

Nu vet vi att det inkommit två besvär över vägverkets fastställelsebeslut. För den ena besvärsskrivelsen står en privatperson från Nyköping. Den andra har ingivits av Rautasvuoma sameby. Samebyn har

begärt anstånd med att få utveckla sin talan för besvärerna, såvitt jag förstår bl. a. med hänvisning till följande: "Samebyn noterar att enligt uppgift något arbete med ifrågavarande väg ej skulle ha kunnat igångsättas innevarande år oberoende av besvärspövning hos regeringen av vägverkets fastställelsebeslut."

Jag vill gärna fråga utskottets talesman: Kan man utgå ifrån vad som står skrivet i betänkandet, att så snart regeringen prövat besvärerna ställs medel till förfogande för projektets igångsättande? Eller är det riktigt som det sägs i samebyns besvärsskrivelse, att även om regeringen blir klar med besvärspövningen under våren så är det ändå inte aktuellt med igångsättning under innevarande år? Med utskottets skrivning skulle man ha kunnat se ganska hoppfullt på möjligheten att få pengar till vägprojektet för igångsättning hösten 1977, då jag erfarit att regeringen skulle kunna göra prövningen av besvärerna någon gång maj-juni. Men frågan är om det finns andra hinder.

Jag har bl. a. kunnat konstatera att vissa berörda myndigheter i Norrbotten redan beslutat i den här frågan. Således har Kiruna kommun och lantbruksnämnden avstyrkt bifall till besvärerna.

Fru Marklund har i sitt inlägg redan framfört storparten av de argument som talar för en igångsättning av vägprojektet snarast möjligt, och jag skall inte uppta kammarens tid med att upprepa argumenten. Möjligen kan jag komplettera med upplysningen att lantbruksnämnden på sin beredskapslista som första objekt just har den här vägen och ser det som synnerligen angeläget att projektet startar i höst. Efter den uppvaktning som fru Marklund talade om beslöt Norrbottendelegationen att göra en framställning till regeringen att vidta åtgärder för igångsättning hösten 1977.

Det råder således samstämmighet i uppfattningen hos alla berörda myndigheter i länet att vägprojektet Kiruna-Riksgränsen från sysselsättnings-synpunkt måste påbörjas hösten 1977 – en tidpunkt som också vägförvaltningen i Norrbotten anser möjlig för byggstart.

Herr talman! Fru Marklund har redan yrkat bifall till vår motion 801, varför jag endast har att instämma i det yrkandet.

I detta anförande instämde fru Berglund (s).

Fru FREDRIKSON (c):

Herr talman! Trafikutskottets skrivning i betänkandet 1976/77:11 med anledning av motionen 383 är mycket positiv. Trots detta är det som om motion och betänkande inte riktigt avstämts – det är som om de går förbi varandra, precis som två välplanerade vägvägar vilka avsetts att vid viss punkt perfekt mötas men ändå inte gör detta. Det finns en liten skillnad i bedömning och beräkning mellan motionen och utskottets svar som gör att avsedd punkt missas.

Motionen framför önskemål om att skyldighet författningsenligt skall föreligga för vägverket att, så snart ny väg skall börja planeras eller då

omfattande vägbyggnad skall ske, kontakta lantbruksnämnd och skogsvårdsstyrelse för att få del av deras synpunkter.

Den fysiska vägplaneringen eller projekteringen kan, enligt vad jag inhämtat, delas in i tre skeden: lokalisering, utredning och detaljplanering.

Under lokaliseringsskedet skall arbetas fram en lokaliseringsplan. Den-  
na skall vara så omfattande och noggrann att den kan dels vara lämpligt  
underlag för fortsatt projektering av vägarbetena, dels ge underlag för  
arbetenas prioritering i långtidsplan, dels ock utnyttjas för översiktlig  
sambhällsplanering. Dessutom bör den resultera i att en terrängkorridor,  
alternativt flera, väljs ut för den nya ledens sträckning. Detta är alltså  
innehållet i det första skedet.

Resultatet av ett skede skall vara underlag för den fortsatta projek-  
teringen i nästa skede. Med den utredningsplan man då har fått som  
bas sker viss förberedande projektering som oftast består i endast en  
kontroll av utredningens målsättning och förslag, enligt vad jag har läst  
i den utredning som det hänvisas till i betänkandet. Vägförslaget pre-  
senteras härvid för markägare, nyttjanderättshavare, myndigheter – där-  
ibland skogsstyrelsen och lantbruksnämnden – liksom för politiker och  
olika föreningar och sammanslutningar som berörs av eller har intresse  
av vägförslaget vid ett s. k. markägarsammanträde, där de närvarande  
ges möjligheter att lämna sina synpunkter. Visst kan detta innebära att  
man, som utskottet skriver, tillförsäkrar de berörda möjlighet att framföra  
synpunkter på ett tidigt stadium. Där kan alltså lantbruksnämnd och  
skogsvårdsstyrelse komma in. Men då har ju redan ett planeringsskede  
avverkats. Utskottet understryker vikten av att intressenter m. fl. kom-  
mer in redan på ett förberedande stadium. Att komma in när lokali-  
seringsskedet är genomarbetat är inte vad vi anser vara "när ny väg  
skall börja planeras" osv. Det är här som motionärernas och utskottets  
avvägningar inte riktigt stämmer överens.

Motionärernas mening är att kontakt skall tas redan på det allra första  
stadiet, då lokaliseringarna bearbetas, med de nämnda myndigheterna  
för att dessa redan vid den första bedömningen av kommande vägsträckor  
direkt skall beredas möjligheter att framföra synpunkter till vägverket.

Vägverket planerar ju i enlighet med de bestämmelser som utfärdas  
för vägplanering. Bedömningarna är ekonomiskt betingade, och det är  
de trafikekonomiska effekterna som räknas.

I kalkylen för olika sträckningar borde också invägas de långsiktiga  
ekonomiska effekterna av skador på eller ödeläggelse av produktiv jord-  
och skogsmark. Det är med tanke på detta som lantbruksnämnd och  
skogsvårdsstyrelse självfallet borde vara med vid planeringen på det ab-  
solut tidigaste stadiet. Det skulle kunna medföra en utsortering av al-  
ternativ i ett så tidigt skede att antalet terrängkorridorer, eller vägkor-  
ridorer som vi kanske vanligtvis säger, minskar till fördel antingen för  
skog- eller jordproduktiva marker eller för annan aktuell planering. Dess-  
utom kan vägverket slippa vissa utgifter.

Nr 93

Ondsdagen den  
23 mars 1977

---

Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Herr talman! Med utskottets synnerligen positiva inställning i sakfrågan som bakgrund ber jag att få yrka bifall till motionen 383.

Herr HÄLL (s):

Herr talman! I motionen 508 har herr Svanberg och jag hemställt om erforderliga åtgärder för att en väg mellan Ritssem och Skjomen skall komma till stånd. Utskottet hänvisar till att området preliminärt angetts som ett s. k. obrutet fjällområde, och i avvaktan på regeringens prövning avstyrker utskottet således motionen.

Av motionen framgår att vägsträckan är 25–30 km, beroende på hur vägen kommer att byggas. När det gäller dessa 25 eller 30 km är det riktigt att det rör sig om ett område som möjligen kan betecknas som obrutet, i varje fall av någon väg. Att man såväl från norsk som från svensk sida har byggt flera tiotal mil väg inom det berörda området tycks ha undgått utskottet. 39 milj. kr. har investerats i det svenska vägbygget fram till Sitasjaure. Hur mycket som investerats i det norska vet jag inte, men det är klart att man lagt ned mycket pengar på den väg som sträcker sig långt in på den svenska sidan.

Det är beklagligt att man vid utskottsbehandlingen inte beaktat detta förhållande. I motionen har vi betecknat det som ekonomiskt oansvarigt att investera så mycket pengar i en väg som man efter mycket kort tids användning låter ligga helt outnyttjad.

Det är ett starkt krav från Jokkmokks och Gällivare kommuner att vägbygget kommer till utförande. En starkt växande opinion inom befolkningen kräver att området görs tillgängligt för rekreation och friluftsliv. I den arbetsgrupp som Gällivare kommun bildade för att utreda det här projektet ingick även representanter för samerna. Samerna framhöll att vägen var intressant även från samisk synpunkt. De föreslog en speciell sträckning för att den så litet som möjligt skulle störa renskötseln och för att den dessutom skulle göra det möjligt för samerna att nå ut till vissa fiskevatten och ripjaksområden.

Det råder alltså samstämmighet bland de berörda parterna i området, och det verkar vara bara naturvårdsverket i Stockholm som är motståndare till att den här vägen byggs. Herr talman! Det är kanske litet vårdslöst av mig att säga "bara naturvårdsverket". Under de år som den här frågan varit aktuell har jag erfarit att det inte är "bara". Men när Gällivare kommun första gången presenterade de här planerna för naturvårdsverket hade verket inget att erinra mot bygget. Den negativa inställningen har tydligen kommit senare.

En anledning till den här motionen var också att det nu börjar bli bråttom att komma till ett beslut. Snart är Vattenfalls arbeten i Ritssem klara, och därmed är de resurser som i dag finns där inte längre möjliga att utnyttja. Vattenfall har ofta kritiserats för att man endast bygger ut vattenkraften och sedan drar sina färde. Inga bestående värden lämnas kvar, brukar det heta. Nu har man, herr talman, en utomordentligt effektiv och relativt billig möjlighet att göra en insats till förmån för de

här bygdernas utveckling. Det är därför dystert att utskottet tydligen inte riktigt har förstått vad den här frågan rör sig om.

Mot ett enhälligt utskott är det inte stor idé för mig att yrka bifall till motionen. Jag vill bara uttala den förhoppningen att regeringen vid sin prövning har en mera progressiv syn på den här frågan och att man fattar ett sådant beslut att vägen kan komma till stånd med det snaraste.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Utskottet har varit så enigt i sitt betänkande vid det här tillfället när det gäller driftanslagen på kommunikationsområdet att jag inte fann anledning att anmäla mig till debatten i förväg. Men jag har gjort det i efterhand eftersom jag fann att herr Hugosson efter sitt anförande inte blev bemött på ett par av sina överdrifter.

Den första överdriften gällde den långsiktiga vägplanen. Herr Hugosson sade ungefär så här: Riksdagen beställde i fjol en långsiktig vägplan, och den borgerliga regeringen har inte levt upp till beslutet. Herr Persson i Heden har svarat, och det jag tillfogar är en fortsättning av hans svar på överdriften. Jag noterar bara att den socialdemokratiska regeringen efter riksdagsbeslutet hade åtminstone ett halvår på sig att leva upp till det. Den nya regeringen hade två månader. Dessutom, herr Hugosson, har det varit ett krav från borgerligt håll i flera år att vi skall få en långsiktig vägpolitik i vårt land.

Herr Hugossons anspråk på den nya regeringen är mycket intressant. Det kan ju tolkas på olika sätt, dels så att herr Hugosson är mycket energisk att verka för en långsiktig vägpolitik, därför att han delar våra krav sedan tidigare, dels inte minst som ett mistroende mot den regering han själv tidigare har stött. Herr Östrand har visat ungefär samma attityd. Jag skall dock säga att herr Gillström var mycket ärlig när han talade om vägar i Hälsingland, där man har arbetat med skrivelser och uppvaktningar i 25 år utan att det har skett några större förbättringar.

Herr Hugossons andra överdrift var ännu mer anmärkningsvärd och har inte alls bemötts. Han sade med emfas, lindrigt uttryckt, ungefär så här – jag tror att det gällde vägbyggandet och inte driften: Det är den största prutningen i väghistorien. Detta gav mig anledning att lystra till, inte enbart på grund av det höga röstläget, utan också med hänsyn till påståendet som sådant. Jag ville gärna veta den sakliga bakgrunden till det. Det gav mig också anledning att kontrollera, därför att om man säger så måste det röra sig om skillnader på hundratals miljoner i fast penningvärde och kanske en halv miljard eller mera i löpande priser.

När vi tittar på vägverkets kommentar till årets proposition finner vi att man inte behöver gå längre tillbaka i tiden än till 1972 för att få den närmaste parallellen i fråga om en låg budget på vägområdet. En av de allvarligaste sakerna när det gäller våra vägar är ju den kapitalförstöring vägarna utsätts för på grund av alltför låga anslag till driften. Tar vi år 1972 finner vi att detta anslag, efter en ungefärlig uppskattning

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

på diagrammet i den kommentar som jag nämnde, då ligger ungefär 45 milj. kr. *lägre* än den budget som i år presenteras av regeringen. Denna uppgift är framräknad i fast penningvärde med utgång från 1970 års kostnadsnivå. Det är alltså fråga om helt ekvivalenta tal. När det gäller det totala driftanslaget ligger årets budget uppskattningsvis 70 milj. kr. *högre* än 1972 års budget i 1970 års kostnadsnivå.

Jämförelsen blir litet sämre för årets budget på byggnadsanslagen. Sammantaget ligger årets budget – fortfarande enligt vägverkets diagram – uppskattningsvis totalt 105 milj. kr. *lägre* än 1972 för bidrag till byggande av statsvägar, statskommunvägar och statsbidragsberättigade enskilda vägar. Den totala skillnaden mellan årets budget och 1972 års budget efter minskningen med 105 miljoner och ökningen med 70 miljoner är en sänkning med 30–35 milj. kr. i fast penningvärde – detta är "den största prutningen i väghistorien".

Vad betyder det här procentuellt? Ja, det är svårt att räkna procentuellt. Vi måste i stället räkna i promille. I fast penningvärde blir det mindre än 2/100 %, alltså två 100 000-delar. I löpande penningvärde blir det mindre än en 100 000-del.

Herr Hugossons påstående är minst sagt en överdrift, eftersom det här rör sig om mikroskopiska skillnader och därmed inte kan sägas vara en historisk företeelse. Nej, påståendet om den största prutningen i väghistorien är inte en överdrift – det är en bluff.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Enligt herr Sellgren har jag gjort mig skyldig till två överdrifter i dagens debatt. Den första överdriften skulle vara att jag hänvisat till 1975 och 1976 års riksdagsbeslut, där man i skrivelse till regeringen har krävt att senast 1976 få sig förelagd en långsiktig vägplan. Det var bara detta jag refererade i mitt inlägg.

Nu säger de borgerliga att det räcker om vi får en sådan plan hösten 1977 i samband med den trafikpolitiska propositionen – om vi nu får en sådan. Fortfarande är nämligen efter tre timmars debatt icke kommunikationsdepartementets representant närvarande här i kammaren så att han kan verifiera alla de löften som vi i dag kunnat möta. Vi beklagar det, eftersom det ändå brukar vara kutym att den ansvarige ministern är med när vi i riksdagen diskuterar belopp som i detta fall uppgår till 7,5 miljarder.

Den andra överdriften som jag skulle ha gjort mig skyldig till enligt herr Sellgren är att det skulle vara fråga om den största prutning som vi har upplevt på länge i Sveriges riksdag när det gäller anslag till vägarna. Årets budgetförslag innebär att den budget vi skall ta ställning till om en stund är 160 milj. kr. *lägre* reellt sett än den budget som vi har i dag och som vi beslutade om förra året på basis av den socialdemokratiska regeringens förslag. Den är 617 milj. kr. *lägre* än det lägsta alternativ som vägverket äskade i sina petita.

Nu säger herr Sellgren – och det har tidigare sagts av herr Persson

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

i Heden – att man bara haft några månader på sig. Men ni har haft 44 år på er i opposition, och varje år som vi har diskuterat vänganslagen har ni haft lösningar på hur vi skulle klara dessa uppgifter. Men när ni kommer i regeringsställning, herr Sellgren, kan ni inte klara dem. Då hänvisar ni till att ni inte haft tid och till att ni varit tvingade att bygga på de socialdemokratiska förberedelsearbetena. Det är en tröst för tigerhjärtan, herr Sellgren. Reellt är det så att vi har fått de största prutningarna på kommunikationsdepartementets anslagsområde. Jämför med övriga departement, herr Sellgren! Man har icke prioriterat vänganslaget.

Det är bara detta jag har velat slå fast i dagens debatt. Ni har i valrörelse efter valrörelse sagt: Får vi bara majoriteten i Sveriges riksdag, kommer vänganslagen att öka. Fakta ser vi i dag.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag finner att herr Hugossons främsta metod när det gäller att försöka nå framgång i en debatt är anfall och högt röstläge. Han säger att de borgerliga, som tidigare var opposition, 1975 och 1976 krävde en långsiktig vägplan men att vi nu, när vi sitter i regeringsställning, inte har lyckats åstadkomma någon sådan. Herr Hugosson försvårar för sig! Jag sade försiktigtvis att efter riksdagens senaste beslut hade den gamla regeringen sex månader på sig av år 1976 för att ta fram en långsiktig vägplan, men jag nämnde också att vi hade hållit på mycket längre med att kräva den. Men när den nya regeringen har haft bara två månader på sig anser herr Hugosson det mycket anmärkningsvärt att vår regering inte har lyckats klara uppgiften. Sedan kommer han tillbaka i en replik och bekräftar att vi har hållit på ända sedan 1975 och 1976. Det betyder ju att den socialdemokratiska regeringen har haft ännu längre tid på sig, dvs. många gånger två månader.

En annan metod som herr Hugosson har är att gå förbi vad han verkligen har sagt. Herr Hugosson talade ordagrant om "den största prutningen i vägshistorien". I stället för att försvara sitt yttrande räknar han upp vilka förändringarna i budgeten är mellan de två senaste budgetåren. Nej, herr Hugosson, bevisa nu med siffror "största prutningen i vägshistorien"! Jag tror att den gällde byggnadsanslaget – jag var vänlig nog att hänföra påståendet till ett enda anslag och inte till hela budgeten. Fram med siffrorna bakom påståendet! Jag förmodar att herr Hugosson var mycket noga med att ha ett rejält underlag när han arbetade på sitt anförande. Kom därför fram med sifferunderlaget – men det får inte vara endast 0,02 promille i skillnad mellan närmaste låga budget och årets.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Först och främst är det beklagligt att vi i dagens debatt inte kan få ett uttalande från ansvarigt håll på kommunikationsdepartementet om att vi i höst får den plan som herr Sellgren talar om. F. ö. vill jag tala om för herr Sellgren – vilket herr Sellgren egentligen redan

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

mycket väl vet – att utgångspunkten för den långsiktiga vägplaneringen är det betänkande som kommittén för långsiktig vägplanering presenterade för ett och ett halvt år sedan. Innan det utredningsarbetet var klart var det en omöjlighet för den socialdemokratiska regeringen att presentera någon proposition. Om herr Sellgren menar något annat talar han mot bättre vetande.

Beträffande huruvida detta är världshistoriens största prutning eller inte har herr Sellgren i dag försökt föra i bevis att det skulle vara en 0,02 promille större minskning år 1972. Jag har under den här repliktiden inte haft någon möjlighet att kontrollera herr Sellgrens promilletal, utan jag har bara reellt kunnat tala om att jämfört med innevarande års budget innebär dagens budgetförslag 160 milj. kr. mindre än innevarande års anslag. Redan detta är allvarligt nog, herr Sellgren.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är bra att herr Hugosson bara har två repliker, eftersom det bara blir värre och värre för honom.

Nu kommer han och ursäktar sig med att han inte har kunnat ta fram några siffror för att kontrollera mitt påstående om 0,02 promille i skillnad mellan 1972 och 1978 års budget till 1978 års budgets nackdel. Nej, verifiera de egna uppgifterna, herr Hugosson! Det är viktigt, och det måste ju finnas en hel bunge med olika slags underlag för vad herr Hugosson har sagt. Varje påstående måste kunna verifieras.

Jag är fullt medveten om att man behöver ta tid på sig. När kommittén för den långsiktiga vägplaneringen äntligen kom med sitt förslag måste det ut på remiss, men fortfarande hade den socialdemokratiska regeringen mycket längre tid på sig att komma med ett förslag än den borgerliga regeringen haft, och det har dessutom hela tiden varit meningen och även utsagt att förslaget skall komma i samband med den trafikpolitiska propositionen. Det hade ju inte kunnat komma under 1976, även om vi hade haft den förra regeringen kvar.

Herr talmannen anmälde att herr Hugosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr JOHANSSON i Holmgården (c):

Herr talman! I den här debatten har Kirunavägen gång efter annan varit uppe till behandling, främst med anledning av en motion av herr Boström om att detta vägbygge skulle sättas i gång så snart möjligheter därtill förelåg. Det är klart att jag kan förstå att såväl herr Boström som en del andra socialdemokrater är angelägna om att få rehabilitera sig efter den lottning som föregick det förra beslutet i denna fråga. Då slogs ju utskottets utlåtande fast, att det var angeläget att så snart de praktiska möjligheterna förelåg arbetena på mellanriksvägen igångsattes och erforderliga medel ställdes till förfogande. Detta var det beslut som riksdagen då fattade efter en lottning mellan utskottsmajoritetens hemställen

och den reservation som utskottsminoriteten hade.

Därefter har den nuvarande kommunikationsministern givit besked om hur man räknar med att handlägga frågan, och då tycker jag att det borde ha framgått mer än tydligt att meningen är att man skall sätta i gång detta vägbygge så snart som möjligt. Enligt den förre kommunikationsministerns mening däremot skulle det av allt att döma ha varit bättre att inte binda de anslagna medlen vid något vägprojekt. Det var konsekvensen av det förslag han lade fram i fjol.

Det är naturligtvis inte något fel i att socialdemokraterna är angelägna om att detta vägbygge kommer i gång. Men det skulle vara intressant att veta om det – som herr Häll vill göra gällande – bland de norrbottenska socialdemokraterna råder samma samstämmighet också när det gäller frågan om byggandet av Gällivarevägen. Hur starkt är motsatsförhållandet mellan grupperna där? Vill man prioritera Gällivarevägen, eller vill man stöda det beslut som riksdagen tidigare har fattat om att Kirunavägen skall byggas före allt annat?

I denna debatt har man också velat göra gällande – jag tror att det var fru Marklund som var inne på det – att de besvär som ingivits skulle ha handlagts på ett sätt som ytterligare kommer att fördröja ärendet. Jag har tagit reda på att regeringen fick in dessa besvär omkring den 8 mars, och efter remiss från regeringen har besvären redan nu kunnat behandlas både av Kiruna kommun och av lantbruksnämnden. Vägförvaltningen och länsstyrelsen i Norrbotten kommer senast nästa vecka att kunna skicka sitt remissvar till regeringen. Vägdirektören i Norrbotten säger att inget besvär någonsin har behandlats så snabbt som just detta. Då hoppas jag att vi inte längre behöver diskutera detta att man har försökt fördröja den här vägens istandsättning.

Jag antar att utskottets talesman Arne Persson i den tidigare debatten redan har gett besked om vad man från utskottsmajoriteten menar i fråga om denna Kirunaväg. Mot den bakgrunden vill jag bara klart redovisa att jag inte har för avsikt att rösta med en motion som är fullständigt meningslös. Jag kommer självfallet att stödja det utskottsbeaktande som vi har på bordet och som har slagit fast – vilket jag också hoppas blir kammarens beslut – att detta bygge skall igångsättas så snabbt som det över huvud taget är möjligt med hänsyn till de förarbäten som pågår.

Det har i den här debatten pratats om löftespolitik av stora mått. Ja, det har vi varit med om tidigare, t. ex. den 23 april i fjol. Då var det en viss kommunikationsminister som beskyllde några talare i debatten för att försöka förhindra vägprojekt som var på gång. Det slogs fast gång på gång att t. ex. Seskaröbron inte skulle kunna påbörjas om utskottets majoritet skulle vinna. Vi vet i alla fall i dag att arbetet med Seskaröbron är på gång sedan rätt många månader, och det bevisar ju styrkan och innehållet i vad som då sades av den kommunikationsministern.

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

Herr PERSSON i Heden (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag har full förståelse för att representanterna för Norrbotten så att säga trycker på här för att få i gång vägbygget Kiruna-Narvik. Men det finns ju omständigheter som har gjort att så inte har kunnat bli fallet. Herr Johansson i Holmgården har något redogjort för de besvär som anförts däruppe, dels från en privatperson, dels från en sameby i Norrbotten. Men dessa besvär behandlas alltså snabbt.

Jag har inhämtat från kommunikationsdepartementet – och det är ett svar till herr Johansson och likaledes ett svar till herr Boström, som har frågat hur regeringen ställer sig till påbyggnadsmöjligheter för den här vägen. Det sägs att så snart de praktiska förutsättningarna föreligger är regeringen beredd att vidta åtgärder för att sätta i gång projektet. Det innebär ju att det måste kunna ske i en relativt snar framtid, eftersom dessa besvärsskrivelser behandlas snabbt.

När jag nu har ordet kanske jag bara får tillägga att kostnaderna för denna väg Kiruna-Riksgränsen beräknas uppgå till ca 180 milj. kr. i 1976 års prisläge. Det innebär en stor fördyring. Men det bör också tilläggas att en samverkan skall ske på den norska sidan. Man håller på att utarbeta denna samverkan, och det har sagts från den norska sidan att man där kommer att påbörja sitt vägbygge i samma takt, så att vägbyggena sålunda kan mötas vid Riksgränsen i början av 1980-talet.

Jag tror att det räcker med dessa besked, och jag föreställer mig att norrbottningarna, som jag förstår, önskar detta vägbygge kan vara lugnade i detta avseende.

Herr BOSTRÖM (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Johansson i Holmgården säger att han förstår att det är särskilt angeläget för oss socialdemokrater att försöka få i gång Kirunavägen. Jag trodde givetvis att det var en angelägenhet för oss alla i Norrbotten.

I mitt tidigare inlägg har jag sagt att vi är eniga i Norrbotten. Alla myndigheter står eniga bakom detta. Det är angeläget att sätta i gång byggandet av Norgevägen, framför allt därför att vi har och kommer att få ett besvärligt sysselsättningsläge, inte minst i Kiruna med hänsyn till att man där skjutit upp igångsättningen av kulsinterverket.

Jag tackar herr Persson i Heden för svaret, som jag också har kunnat läsa i betänkanudet, för det står där att arbetena igångsättes "så snart de praktiska möjligheterna härför föreligger". Jag förmodar att det också är ett jakande svar på min fråga och att man menar att så snart regeringen har klarat av besvärspövrningen föreligger de praktiska förutsättningarna för att man skall kunna sätta i gång det här vägprojektet. Men, herr Persson i Heden, jag måste få fråga: Var finns då pengarna? Jag har inte kunnat finna att det i budgeten för 1977/78 finns några medel för det här vägprojektet.

Herr HÄLL (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Johansson i Holmgården ifrågasätter enigheten bland Norrbottens socialdemokrater om att vägen Kiruna–Narvik skall byggas. Jag vill bara säga att det kommer att bli alldeles klart om en stund när vi går till omröstning. Hur det förhåller sig med herr Johanssons i Holmgården intresse och centerns intresse kommer förmodligen också att speglas i den kommande omröstningen.

När jag sedan talade om samstämmighet beträffande vägen Ritsem-Skjommen sade jag att det råder samstämmighet om denna bland grupper som har diskuterat frågan i Gällivare kommun. Det är ju så med de debatterna, herr Johansson, att man kan läsa om dem i protokollen. Läs protokollet, herr Johansson, så blir det alldeles klart att det inte – annat än av demagogiska skäl – finns något fog för att blanda ihop de båda saker som här har diskuterats.

*Herr JOHANSSON i Holmgården (c) kort genmäle:*

Herr talman! Låt mig först till herr Boström säga att vi på den här kanten var angelägna om Kirunavägens byggande redan den 23 april i fjol, då vi genomdrev ett beslut som innebar att riksdagen slog fast att så fort som möjligheter förelåg att sätta i gång detta bygge med hänsyn till pågående planering och eventuella överklaganden skulle pengar anvisas. Det är fastlagt i riksdagens protokoll. Och det vet herr Boström, så han behöver inte alls ifrågasätta om vi är ense eller inte. Vi har fattat ett beslut, och det var faktiskt med lottens hjälp som vi kunde genomdriva det beslutet.

Till herr Häll här bredvid mig vill jag bara säga att min frågeställning gällde om det var samstämmighet angående byggandet av Gällivarevägen också. Åtminstone de socialdemokrater som jag har mött i Norrbotten vill nog prioritera Kirunavägen. Det vill vi också. Vi tycker att den är utomordentligt angelägen, och det bygget måste först och främst sättas i gång och färdigställas innan vi bygger andra vägar.

Fru JONÄNG (c):

Herr talman! Herr Östrand tog upp frågan om väg 82, Alfta–Sörängsvägen. Det förefaller som om den är något av ett perpetuum mobile. Jag hoppas att det är sista gången som vi grälar om den vägen.

Herr Östrand talade om svikna löften. Jag tycker faktiskt inte att man skall kasta sten när man sitter i glashus. Jag vill bara erinra om att det var redan 1973 som dåvarande kommunikationsministern lovade en ombyggnad av Alfta–Sörängsvägen. Efter det att han hade gett detta löfte delade han år efter år ut de 200 miljonerna utan att Alftavägen fick någonting.

Nu säger herr Östrand att inte ett spadtag har tagits för ombyggnad av den här vägen. Men varför, herr Östrand? Jo, därför att arbetsplan inte har fastställts. Nu har vi fått en ny regering och nu ser det ut som om Alftavägen äntligen kommer att kunna påbörjas, betydligt snabbare

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

än den gamla regeringen kunnat åstadkomma. Startplan har nyligen fastställts och arbetsplan kommer att fastställas av vägverket i det kommande månadsskiftet.

Snart kan, av allt att döma, både herr Östrand och jag glädja oss åt en ombyggnad av den här mycket omdiskuterade vägen. Jag bor nära den här vägen och när herr Östrand provkör den nya vägen skall jag gärna sätta på kaffepannan, så kanske vi kan avsluta vårt mångåriga gräl och tillsammans fira ombyggnaden av Alftavägen.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Det där kaffet hinner nog kallna många gånger innan vägen är färdigbyggd, misstänker jag. Anledningen till att vägen inte har påbörjats är, fru Jonäng, att arbetsplanen har överklagats, och om jag inte missminner mig alldeles är det centerpartister i regionen som har gjort det. Men den förra regeringen var beredd att pröva de besvären i fjol höstas och hade Gunnel Jonäng stött vårt förslag om att det särskilda anslaget skulle bibehållas hade pengar redan funnits till den här vägen, och vägen hade antagligen vid det här laget varit påbörjad. Det är den enkla sanningen! Nu vet vi än i dag inte när vägbygget kommer i gång.

Sedan, herr talman, har jag uppmärksammat en sak i trafikutskottet i år. Under tidigare år, när vi hade en socialdemokratisk regering, har det alltid väckts borgerliga motioner från Gävleborgs län med krav på ökade anslag till våra vägar för att dessa, enligt motionärerna, varit i så uruselt skick. I det här avseendet har ni faktiskt tävlat om att vara värst.

Vad har hänt i år? Det har inte väckts någon motion från borgerligt håll i Gävleborgs län med krav på mer pengar för att bygga vägar. Då kan man ställa frågan: Har nu helt plötsligt vägarna i Gävleborgs län blivit perfekta på grund av att vi har fått en borgerlig regering?

Herr talman! Jag kan inte annat än tolka de motioner som tidigare väckts när det gäller ökade anslag till vägarna i Gävleborgs län som kvalificerat röstfiske.

Fru JONÄNG (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Östrand talar om överklagande. Det är ändå en medborgerlig rättighet som vi har i det här landet att besvära sig. Jag tycker inte att man skall ifrågasätta den rätten över huvud taget. Vilka som besvärar sig och vilket parti de tillhör tycker jag är tämligen ointressant. För mig var det en nyhet att det var centerpartister, men det har inte förändrat någonting i själva sakfrågan. Jag måste säga att det inte skulle falla mig in att lägga mig i hur vägen skall sträckas, om man skall anföra besvär eller inte – det är som jag ser det inte min sak, utan det är de som bor i bygden och som är närmast berörda av vägen som måste göra det ställningstagandet.

Sanningen är den att några pengar till Alftavägen aldrig var aktuella under den gamla regeringens tid. Man behöver bara gå till föregående

års protokoll i riksdagen för att se det. Då sade den dåvarande kommunikationsministern Norling mycket klart ifrån att han inte skulle komma att medverka till att anslå några pengar till detta vägbygge förrän arbetsplanen var fastställd, och det tycker jag verkligen är talande.

Herr ÖSTRAND (s) kort genmäle:

Herr talman! Under hela den tid som fru Jonäng drivit frågan om den här vägsträckan här i riksdagen har hon försökt ge sken av att det är förre kommunikationsministern Norling som försenat vägbyggandet. Men i realiteten är det ett överklagande av vägplanen som har försenat vägbygget.

I förra årets debatt deklarerade ni att en handlingskraftig regering naturligtvis skulle använda finansfullmakten på 1,5 miljarder för att skaka fram pengar till vägen. Varför har ni inte gjort det nu då, när ni suttit i regeringen i nära ett halvt år? Nej, sanningen är att de pengarna gått till andra ändamål.

Fru Jonäng sade förra året att man kunde använda AMS-medel. Som herr Hugosson sagt tidigare anslogs det förra året över AMS till vägbyggen 350 miljoner. I år har ni prutat det anslaget till 200 miljoner. Bara av den anledningen tvivlar jag starkt på att det kommer några pengar till detta vägbygge i år. Troligast är att vi inte får se någon spade på Alfta-Sörängsvägen under 1977.

Som jag sade tidigare: Det kaffe fru Jonäng skulle bjuda på kommer att hinna kallna många gånger.

Fru JONÄNG (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara upprepa vad jag sade tidigare. Mellan 1973 och 1977 har ingenting hänt med vägen trots det löfte som den dåvarande kommunikationsministern Norling gav. Nu har vi fått en ny regering, och nu har det hänt. Man har arbetat mycket snabbt bl. a. i bostadsdepartementet för att avge yttrande i denna fråga. Och nu tror jag verkligen att vägen äntligen kommer att bli verklighet.

Herr talmannen anmälde att herr Östrand anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Fru WINTHER (fp):

Herr talman! Vägen Kiruna-Narvik är för många norrbottningar och speciellt kirunaborna en mycket efterlängtd väg, och det av många orsaker som jag inte skall gå in på i denna sena timme. Men just nu skulle det vara mycket betydelsefullt från sysselsättningssynpunkt att bygget kom i gång så snabbt som möjligt när så många byggprojekt ställs på framtiden. Det är mycket angeläget att vägen kommer till utförande.

Att jag trots detta inte kommer att rösta för motion 801 av herr Boström m. fl. beror på att utskottet och riksdagen, som ju har sagts flera gånger tidigare i kväll, redan har uttalat att arbetet med vägen skall sättas i

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

gång så snart de praktiska möjligheterna föreligger och att medel då skall ställas till förfogande. Eftersom det har framställts besvär och dessa ärenden inte är avgjorda ännu föreligger inte de praktiska möjligheterna. Regeringen kan inte gärna ingripa förrän besvärärendena är klara.

Ett enigt utskott har också uttalat att någon särskild åtgärd inte är påkallad med anledning av motionerna. Jag vill därför yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Det har i denna kammare i dag frågats varför statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet inte är här. Jag tillhör också dem som under många år har ansett det riktigt och viktigt att ett statsråd deltar i eller åtminstone är närvarande vid en viktig frågas behandling i riksdagen, och vägarna är en viktig fråga. Jag har fått besked om att statsrådet Turesson är ute på tjänsteresa och därför inte har kunnat närvara här i dag. Det beklagar jag. Vi kritiserade statsråden i den gamla regeringen om de inte var närvarande. Många gånger har de naturligtvis stora svårigheter att delta, och en viss förståelse för det måste man ha.

Utskottets värderade ordförande herr Mellqvist kan av olika skäl inte heller närvara. Han har därför givit mig i uppdrag att som vice ordförande ta upp synpunkter som inte har berörts av övriga talare.

Herr Oskarson talade om E 6. Han har mycket energiskt under många år kämpat för denna del av Sveriges vägar. Det är också mycket viktigt att vi tar hand om den. Herr Oskarson nämnde att detta är en olycksdrabbad väg. Vad herr Oskarson i dag inte har uppmärksammat är väl närmast att utskottet har uttalat att sådana vägar skall ha förtursrätt. Jag är mot den bakgrunden övertygad om att E 6 också kommer att få den förtursrätten.

Fru Marklund har diskuterat vägen Kiruna-Narvik. Det är en sak som inte har kommit fram i det sammanhanget. Vid ett överklagande måste varje regering ta hänsyn till de demokratiska formerna. Demokratin fordrar att människor skall kunna överklaga beslut och att man i lugn och ro skall kunna sätta sig in i bakgrunden till överklagandet. Ett sådant förfarande tillhör den svenska demokratin, fru Marklund. Svårare är det inte.

Fru Fredrikson diskuterade nödvändigheten av att olika organisationer, skogsvårdsstyrelser etc. får möjligheter att i ett tidigt skede delta i projekteringen. Utskottet har talat om vad det står i författningarna om dessa frågor. Det förhåller sig så att skogsvårdsstyrelser och organisationer av olika art skall ha möjlighet att delta i projekteringen. I praktiken händer det emellertid ibland ute i landet att bestämmelserna inte följs, och då skall fru Fredrikson ha uppmärksamheten riktad på det i sin egen omgivning och tala om vilka lagar och regler som finns på detta område.

Oppositionen säger i dag att de föreslagna anslagen inte är tillräckliga mot bakgrund av de krav som vi tidigare har framfört. Låt mig bara

nämna att sedan 1953 har den ena planen efter den andra gjorts upp av den gamla regeringen. Den ena planen efter den andra har icke följts av den gamla regeringen. Ingen av de planer som gjorts upp – det må ha varit tre-, fem- eller tioårsplaner – har kunnat följas av regeringen. De anslag, som man från vägverkets sida ansett vara nödvändiga, har aldrig kunnat tas upp. Därav har följt att vi fått en nedslitning av vägarna. Att man då begär att den nya regeringen på några månader skall kunna rätta till allt detta är egentligen skrattretande. Det är ett spel för galleriet när man påstår att regeringspartierna på den här tiden skulle ha kunnat förändra vägväsendet i landet. Men får vi behålla majoriteten några år, är jag alldeles övertygad om att vi kommer att kunna klara en hel del av det som den gamla regeringen tyvärr inte kunnat åstadkomma på så många år.

Herr OSKARSON (m):

Herr talman! Låt mig bara med tillfredsställelse konstatera den positiva inställning till en snabbare utbyggnad av E 6 som herr Lothigius nu gett uttryck för. Jag hoppas att han är representativ för hela utskottet. Är det så kan vi hoppas på att denna positiva inställning snarast tar sig uttryck i konkreta åtgärder. Det är detta som vi västkustbor och alla hallänningar väntar på.

Uttalandet om olycksdrabbade vägar har gjorts i anslutning till motion 811. Efter herr Lothigius anförande konstaterar jag att uttalandet även gäller vår motion nr 1197. Det konstaterar vi också med tillfredsställelse.

Fru FREDRIKSON (c):

Herr talman! Herr Lothigius förde ned min motion till det lokala planet. I utskottet hänvisas till att samråd skall ske enligt 16 och 17 §§ väglagen. I och med en tillämpning av dessa paragrafer har redan det första skeendet inför en vägplanering påbörjats. Det har utarbetats förslag och man har kommit så långt i förberedelserna att ett omfattande arbete redan har gjorts. Vi motionärer anser att skogsvårdsstyrelsen och lantbruksnämnderna redan när detta förberedande arbete sätts i gång bör få lämna synpunkter på planeringen.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! All rimlighet säger att man i varje fall måste ha en viss, på papperet gjord projektering, innan man ber de olika organisationerna att lämna sina synpunkter.

Överläggningen var härmed slutad.

*Punkten 1*

Utskottets hemställan bifölles.

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

*Punkten 2*

M o m . 1-3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 383 av fru Fredrikson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

M o m 5 a-5 c

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 6 och 7

Herr TALMANNEN:

Propositioner ställs först beträffande utskottets hemställan och därefter i fråga om motiveringen.

**Hemställan**

M o m . 6 a-7 c

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

M o m . 7 f

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels det av fru Marklund under överläggningen framställda yrkandet, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

M o m . 7 g

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels hemställan i motionen nr 1197 av herr Oskarson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Oskarson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkan-  
det nr 11 punkten 2 mom. 7 g röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit hemställan i motionen nr 1197.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Oskarson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 257

Nej - 21

Avstår - 12

## Motiveringen

Propositioner gavs på godkännande av dels utskottets motivering, dels den i reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hugosson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren godkänner trafikutskottets motivering i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 6 och 7 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren godkänt den i reservationen nr 1 av herr Mellqvist m. fl. anförda motiveringen.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Hugosson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 152  
Nej - 130  
Avstår - 9

### M o m . 8

Utskottets hemställan bifölls.

### M o m . 9

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 801 av herr Boström m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Boström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 9 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 801.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Boström begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 257  
Nej - 32  
Avstår - 2

### M o m . 10-14

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

## Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

---

*Anslag till vägväsendet, m. m.*

## Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Anslag till vägvä-  
sendet, m. m.*

### M o m . 15

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hugosson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkten 2 mom. 15 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Hugosson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 151  
Nej - 138  
Avstår - 2

### *Punkterna 3-8*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

### *Punkterna 9 och 10*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 841 av herr Hallgren m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fröken Johansson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 11 punkterna 9 och 10 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.  
Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till motionen nr 841.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fröken Johansson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 281  
Nej - 10

### *Punkterna 11-24*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

## § 2 Överenskommelse med Norge om fiske

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

Föredrogs jordbruksutskottets betänkande 1976/77:14 med anledning av propositionen 1976/77:62 om godkännande av överenskommelse mellan Sverige och Norge om fiske.

---

*Överenskommelse  
med Norge om fiske*

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Låt mig inledningsvis säga till kammarens ledamöter att jag har inget annat yrkande än bifall till utskottets hemställan.

Socialedemokraterna i jordbruksutskottet har fogat ett särskilt yttrande till det betänkande vi nu behandlar. Jag vill med några ord lämna en motivering härtill.

Som vi framhåller i vårt yttrande är den korta avtalstiden otillfredsställande med hänsyn tagen till de svenska fiskarnas möjligheter att planera med någorlunda god trygghet inför framtiden. Likaså skapar det stor osäkerhet att i avtalet inte finns något uttalande om efter vilka principer en kvottilldelning inom ramen för befintliga fiskemöjligheter skall ske.

Under den tid den socialdemokratiska regeringen hade ansvaret för de förhandlingar som fördes med norrmännen om detta avtal hävdades med stöd av en stark fiskaropinion nödvändigheten av en längre avtalsperiod och angelägenheten av vissa principuttalanden beträffande kvottilldelningarna. För fiskarnas del är det ju intressant inte bara att de får fiska utan också i vilken omfattning och under vilka villkor ett fiske får bedrivas. Vad vi i inom vårt parti eftersträvade var en jämbördig behandling av de svenska fiskarna i förhållande till de norska.

Ett avtal utan dessa ingredienser betraktades av de svenska fiskarna som oantagbart under den tid den socialdemokratiska regeringen hade ansvaret. Den förra regeringen hävdade vid flera överläggningar dessa krav från de svenska fiskarnas sida. Man avvisade erbjudanden om en överenskommelse på de villkor som den borgerliga regeringen nu har tackat ja till.

Även om vi kände besvikelse över förhandlingsresultatet, när det efter endast en dags förhandlingar redovisades, är jag naturligtvis medveten om att man i varje förhandling kommer till en punkt där man tvingas ta ställning till om man skall acceptera uppnått resultat eller inte. Jordbruksministern har som förhandlare för den svenska regeringen med tillstyrkan från fiskarnas organisationer ansett sig böra acceptera det nu uppnådda resultatet. Vi kan från socialdemokratiskt håll naturligtvis inte reservera oss emot den här uppgörelsen. Det är möjligt att det inte gick att komma längre.

Men vad är då anledningen till vårt särskilda yttrande? Jo, anledningen är det sätt på vilket uppgörelsen har presenterats inför offentligheten. Även om man i ett visst läge är tvungen att acceptera en uppgörelse måste det från fiskarnas synpunkt och för de kommande förhandlingarna beträffande fiskekvoter och annat vara fel att presentera den här upp-

görelsen som en framgång för den svenska regeringen och för svenskt fiske. Det skulle ju kunna tolkas av den norska regeringen som om de krav på en längre avtalstid och mera preciserade ställningstaganden till kvoter och rättigheter, som den socialdemokratiska regeringen hävdade, inte var så välgrundade och inte var så starkt förankrade hos fiskarnas organisationer.

Vi har med vårt särskilda yttrande önskat understryka den besvärliga situation som det svenska fisket kommer att befinna sig i genom avtalets brister. Vi önskar därför från socialdemokratins sida markera hur angeläget det är inte bara att överenskommelsen som sådan betraktas som en inledning till ett mera långsiktigt samarbete mellan Sverige och Norge på fiskets område utan också att de svenska fiskarna i de kommande förhandlingarna om kvoter och tillämpning av bestämmelser kommer att behandlas på ett jämbördigt sätt i förhållande till sina norska kolleger.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr JOHANSSON i Mölndal (c):

Herr talman! Det föreligger så långt jag förstår ingen större skillnad i sak mellan utskottets förslag och det särskilda yttrandet.

Eftersom jag är ny här i kammaren vet jag inte om det är brukligt att man, efter det att ett avtal har träffats med ett annat land, i särskilda yttranden framhåller vad man tycker att avtalet skulle innehålla, utöver vad som uppnåts vid de förhandlingar som föregått avtalet. Då sådana önskemål framförda i efterhand knappast kan ha någon praktisk betydelse vill jag endast yrka bifall till utskottets förslag.

Herr ÅBERG (fp):

Herr talman! Det är klart att vi från fiskarnas synpunkt är tacksamma för det intresse som visats fiskets organisationer i det här sammanhanget. Men det blev kanske ett par missförstånd genom herr Lindbergs anförande, som jag gärna vill rätta till.

Det är ingalunda så att fiskets organisationer ställde större krav på den socialdemokratiska regeringen än de ställde på den nu sittande regeringen, som slöt avtalet med Norge. Kraven var desamma. Skillnaden var bara att den socialdemokratiska regeringen aldrig kom fram till förhandlingar med norrmännen. Det var diskussioner under hand och värdefulla sådana – jag vill inte på något sätt ringakta dem. Men tiden var inte mogen; norrmännen var inte klara för förhandlingar, och därför fick vi aldrig pröva dem riktigt vid den tidpunkten.

När den nya regeringen trädde till och fortsatte den gamla regeringens diskussioner med norrmännen var läget beträffande kvoteringsförhållandena betydligt annorlunda än det hade varit förut. I den situationen – jag deltog i förhandlingarna, och därför kan jag tala om hur det var – rådde, och det råder fortfarande, en mycket stor oklarhet beträffande kvoteringsarna för Nordsjöfisket. Norrmännen är fortfarande inte inom sitt eget land klara över hur de skall ha det med sillkvoterna, och det

är ju i första hand sillkvoterna det rör sig om. De är alltså ännu inte färdiga med sina egna fiskare och vet inte vilka kvoter de skall ha.

När Sverige och Norge förhandlade hade man inte ens påbörjat förhandlingarna mellan Norge och EG. Och eftersom både Norge på den östra sidan och EG-länderna på den västra sidan av Nordsjön får ta vissa hänsyn till varandra vid kvoteringarnas bestämmande, var det hela ganska flytande. Vi diskuterade kvoter och framhöll hur viktigt det är att vi får ordentliga kvoter, men vi kunde inte på något sätt utöva något annat tryck på norrmännen än det som faktiskt utövades.

Därför vill jag tillbakavisa den kritik som riktades mot regeringen när detta avtal slöts. Det gjordes vad som göras kunde och fiskets organisationer anser att det ställdes exakt samma krav: inte ett dugg mindre krav på den borgerliga regeringen än på den tidigare regeringen.

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Jag ber herr Åberg observera att jag i mitt anförande framhöll att det är möjligt att det inte gick att komma längre vid förhandlingarna. Men efter herr Åbergs nyss hållna anförande är det också angeläget att konstatera att fiskarna inte är belåtna med den träffade överenskommelsen. Ett avtalsförslag presenterades ju fiskarna med precis samma innehåll som det man nu träffat överenskommelse om, men som alltså då förkastades. Jag hoppas att man, som herr Åberg underströk, har samma krav på avtal oavsett vilken regering som sitter vid makten. Jag måste alltså konstatera att fiskarna inte kan vara särskilt nöjda med den överenskommelse som nu träffats mellan länderna. Det är värdefullt med detta konstaterande inför de framtida förhandlingarna.

Herr ÅBERG (fp):

Herr talman! Jag måste än en gång säga till herr Lindberg att situationen var olika, därför att den socialdemokratiska regeringen inte var framme vid en förhandling. När det under hand diskuterades ett utgångsläge vid en eventuellt kommande förhandling, var det rätt naturligt att fiskets organisationer sade att så och så vill vi ha det. Precis på samma sätt gick det till då den borgerliga regeringen tillträtt, men när förhandlingen var slutförd blev resultatet det nuvarande.

Att vi från fiskets sida inte är nöjda håller vi helt med herr Lindberg om. Det skulle ju vara egendomligt om vi var det. Men i det underläge som den svenska fiskerinäringen befinner sig i – när hela Nordsjön är annekterad av andra länder, där EG-länderna och Norge har tagit hand om hela fiskevattnet – hade inte Sverige mycket att sätta emot. Ingen regering hade kunnat göra någonting. Vi hade inte heller begärt att den socialdemokratiska regeringen skulle ha klarat problemen. Så nöjda är vi naturligtvis inte, det skulle som sagt vara mycket egendomligt om vi var det, men jag kan vittna om att det inte gick att komma längre vid förhandlingarna.

Nr 93

Onsdagen den  
23 mars 1977

*Överenskommelse  
med Norge om fiske*

Herr LINDBERG (s):

Herr talman! Jag sade att avsikten med vårt särskilda yttrande var att här få konstaterat och redovisat att fiskarna sannolikt inte var nöjda med det uppnådda förhandlingsresultatet, eftersom de tidigare förkastat ett avtalsförslag med samma innehåll. Då nu herr Åberg erkänt att det förhåller sig så, har vi ju nått syftet med vårt särskilda yttrande.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

§ 3 Fördrogs

Näringsutskottets betänkande

1976/77:22 med anledning av motion om förbud mot reklam från flygplan

Utskottets hemställan bifölles.

§ 4 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle arbetsmarknadsutskottets betänkanden nr 21, 16, 17 och 20 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 5 Kammaren åtskildes kl. 23.09.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*