Trafikutskottets betänkande 1985/86:13

om anslag till Vägväsende m. m. (prop. 1985/86:100 bil. 8)

TU
1985/86:13

Sammanfattning

I betänkandet behandlas och tillstyrks regeringens förslag beträffande väganslagens storlek och disposition m. m. Häri inkluderas ändringarna i bidragsgivningen till de statskommunala vägarna samt härmed sammanhängande ändring i väglagen. Den av regeringen föreslagna sänkningen av bidragsprocenten för byggande av statskommunala vägar föreslås dock av utskottet senareläggas ett år och därmed träda i kraft först den 1 januari 1988. Beträffande s. k. kompletteringstrafik på allmänna färjeleder görs – med anledning av propositionen och motion (vpk) i ämnet – ett uttalande av innebörd att riksdagen ej bör tillstyrka införandet av den generella möjlighet för avgiftsbeläggning av sådan trafik som förordas i propositionen. Vidare gör utskottet – likaledes med anledning av propositionen och motion (m) i ämnet – ett särskilt uttalande beträffande planeringsramarna för väg- och gatubyggandet.

I samtliga här berörda anslags- och bidragsfrågor m. m. föreslås beträffande de i anslutning härtill i övrigt framlagda motionsyrkandena att de av riksdagen avslås eller lämnas utan åtgärd.

Utskottet avstyrker vidare – under hänvisning till gällande lagstiftning m. m. om prövning av vägfrågor – ett 40-tal motioner berörande planering, projektering och utförande samt placering i flerårs- och fördelningsplanerna av särskilda väg- och broprojekt eller utbyggnader inom vissa län eller regioner.

Vidare avstyrks motionsledes framförda förslag angående förbud i lag mot vägsaltning, beträffande Värmland som försökslän i pågående forskningsverksamhet avseende minskad vägsaltning samt om ändring i vissa avseenden av ortnamnsutmärkningen m. m. utefter vägarna.

Med anledning av utskottets ställningstaganden har 20 reservationer och 1 särskilt yttrande avgivits (s. 33 ff).

SJÄTTE HUVUDTITELN

Anslag till vägväsende

Regeringens förslag i proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt B. Vägväsende (s. 21–53) Allmän översikt och

punkterna B 1. – B 9., till medelsanvisning m. m. under de skilda väganslagen innebär

att till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 7 530 000 kr. (punkt B 1.),

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

att till Drift av statliga vägar för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 4 420 000 000 kr. (punkt B 2.),

att regeringen medges att vid behov – när allmän väg övergår till kommunal eller enskild väghållning – låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan detta anslag och anslagen B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. B 6. Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (punkt B 2.),

att regeringen medges att låta vägverkets kostnadsramar för anslagen Drift av statliga vägar resp. Byggande av statliga vägar jämkas för åren 1986 och 1987 (punkt B 2.),

att regeringen medges att låta vägverkets drift- och byggandeanslag för den statliga väghållningen jämkas (punkt B 2.),

att viss kompletteringstrafik på allmänna färjeleder medges (punkt B 2.),

att regeringen medges låta vägverket få träffa hyresköpavtal och långtidshyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 70 000 000 kr. (punkt B 2.),

att den i propositionen förordade ändringen av vägplaneringen godkänns (punkt B 3.),

att till Byggande av statliga vägar för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 1 000 000 000 kr. (punkt B 3.),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 651 000 000 kr. (punkt B 4.),

att de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m. godkänns (punkt B 5.),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 360 000 000 kr. (punkt B 5.),

att den i propositionen förordade möjligheten att omfördela bidragsmedel mellan drift- och byggandeanslagen för enskilda vägar genomförs (punkt B 6.),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 360 500 000 kr. (punkt B 6.),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 30 000 000 kr. (punkt B 7.),

att till Tjänster till utomstående för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 31 900 000 kr. (punkt B 8.),

att regeringen medges att lämna vägverket ett beställningsbemyndigande för reservbromateriel (punkt B 9.),

att till Vägverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 35 300 000 kr. (punkt B 9.).

Under avsnittet Särskilda frågor har regeringen (s. 198–199) föreslagit riksdagen att anta ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till ändring i väglagen (1971:948). Det i propositionen framlagda lagförslaget har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

Motionerna

1985/86:T201 av Sven Henricsson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om färdigställande av väg 346, delen Flybäcken–Rossön, i Strömsunds kommun i Jämtlands län.

1985/86:T202 av Siri Häggmark och Jens Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om tidigareläggning av brobygget över Instö ränna i Kungälvs kommun.

1985/86:T211 av Karin Söder m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–5).

2. att riksdagen beslutar att på en ny anslagspost Åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar för budgetåret 1986/87 anvisa ett anslag på 500 milj. kr.,

3. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisa ett reservationsanslag på 451 milj. kr.,

4. att riksdagen beslutar att återinföra de regler för Bidrag till drift av enskilda vägar som gällde budgetåret 1982/83,

5. att riksdagen beslutar att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1986/87 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 25 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 385,5 milj. kr.

1985/86:T213 av Martin Olsson och Gunnel Jonäng (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att delen Ramsjö–Östavall av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge snarast byggs om till tillfredsställande standard.

1985/86:T215 av Bo Nilsson och Bengt Silfverstrand (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av en allmän färjeled mellan Ven och Landskrona, samt att objektet som tidigare projekterats skall utföras under år 1988.

1985/86:T231 av Hans Dau (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av de statliga bidragsbestämmelserna för underhåll av enskilda vägar i enlighet med vad som sägs i motionen.

1985/86:T232 av Sigge Godin (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att riksväg 83 snarast ges en med flertalet andra vägar likvärdig, trafiksäker standard.

1985/86:T236 av Ingvar Johansson och Anders Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen

anförs om ny sträckning av riksvägarna 44 och 45 inom Grästorp, Trollhättan och Vänersborg.

1985/86:T237 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om prioritering av medel för snabbare upprustning av E 6.

1985/86:T238 av Lars Sundin (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen sägs om utbyggnaden av riksväg 41.

1985/86:T239 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett program för utbyggnad av broförbindelser inom Göteborgs och Bohus län.

1985/86:T257 av Karl Erik Olsson och Ingbritt Irhammar (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om förutsättningar att upprätthålla och skapa en decentraliserad struktur i Kristianstads län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Kristianstads län tilldelas mer medel för vägändamål så att de i motionen nämnda angelägna projekten kan tidigareläggas.

1985/86:T260 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 delvis, 2 och 3),

1. (delvis) att riksdagen med hänvisning till beslut med anledning av jordbruksutskottets betänkande JoU 1985/86:11, i vad avser miljöaspekter som bör anläggas på vägpolitiken, som sin mening ger regeringen till känna att den utbyggnad av E 6 som går under namnet Scandinavian Link ej bör komma till stånd,

2. att riksdagen uttalar att en plan för E 6 om upprustning ur trafiksäkerhetssynpunkt bör utarbetas och genomföras i enlighet med vad som anförs i motionen,

3. att riksdagen avslår punkten B 3. Byggande av statliga vägar i vad avser motorväg på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län.

1985/86:T262 av Björn Körlof (m) vari yrkas

1. att riksdagen uttalar att de s. k. Linkprojekten icke genomförs i presenterad form,

2. att riksdagen uttalar sig för att prövning av fortsatta väginvesteringar sker mot bakgrund av en samlad bedömning av vägtransportbehoven i olika delar av landet.

1985/86:T268 av Helge Klöver (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av ett skyndsamt förverkligande av södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo.

1985/86:T272 av Elving Andersson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen uttalar sig mot genomförande av ett motorvägssystem i enlighet med de s. k. Scandinavian Link-planerna,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående koncessionsnämndens prövning av planerade motorvägar och andra större vägprojekt.

1985/86:T275 av Åke Gustavsson och Ingegerd Elm (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nybyggnationen av riksväg 31 på sträckan Öggestorp–Nässjö inom angivna budgetramar bör påbörjas budgetåret 1986/87.

1985/86:T276 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett väg- och brobyggnadsprogram upprättas för Bohuslän, vari hög prioritet ges åt de förslag som angetts i motionen.

1985/86:T279 av Jan Fransson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om tidigareläggning av byggande av bro över Östersundet till Torsö.

1985/86:T285 av andre vice talman Karl Erik Eriksson (fp) vari yrkas att riksdagen uttalar sig för att Värmland utses som försökslän i forskningsprojektet för "Minskad skadeverkning av vägsalt" det s. k. "Min. salt".

1985/86:T287 av Kjell Nilsson m. fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en utbyggnad av väg 23 till europavägsstatus.

1985/86:T292 av Lennart Alsén m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av väg E 66,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att väg E 66 ingår i ett framtida stomvägnät.

1985/86:T295 av Görel Bohlin m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid den årliga fördelningen av väganslagen och de särskilda medlen för sysselsättningsskapande vägbyggnader de samhällsekonomiska skälen för en satsning i Stockholmsregionen kommer till uttryck så att denna region vid anslagsfördelningen ej missgynnas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en utredning beträffande lämpligt vägtullsprojekt i Stockholmsregionen bör göras.

1985/86:T298 av Ingvar Karlsson i Bengtfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående tidpunkt för genomförande av byggstart av riksvägarna 44 och 45.

1985/86:T299 av Bertil Danielsson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av väg E 66,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om vikten av att väg E 66 ingår i ett framtida stomvägnätssystem.

1985/86:T306 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att forskning och provning inom vägväsendet samordnas med de övriga nordiska länderna.

1985/86:T311 av Göran Magnusson och Berit Oscarsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av ombyggnaden av E 18 sträckan Köping–Arboga.

1985/86:T315 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som beträffande medelsfördelning och tidigareläggning av vägobjekt redovisas i motionen.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande ytterligare medel till Värmlands län för förstärkning och beläggning av mer trafikerade grusvägar.

1985/86:T317 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen med avslag på regeringens förslag beslutar att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisa ett reservationsanslag på 751 000 000 kr.,

2. att riksdagen avvisar regeringens förslag om ändringar i väglagen (1971:948).

1985/86:T318 av Rune Backlund och Kersti Johansson (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av ökade anslag till byggandet av riksvägar i Jönköpings län så att den fastställda flerårsplanen kan följas.

1985/86:T322 av Marianne Stålberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1985/86:Sk528 (s) anförs att Jämtlands län prioriteras vid fördelning av väganslaget.

1985/86:T324 av Agne Hansson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av generösare och mera likartad tillämpning av reglerna för ortnamnsmärkning och om rättvisare kostnader härför.

1985/86:T326 av Gunhild Bolander (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en förstärkning av anslaget för drift och underhåll av vägarna på Gotland.

1985/86:T328 (delvis) av Olle Svensson m. fl. (s, m, fp, c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om önskvärda sörmländska trafiklösningar i vad avser vägarna.

1985/86:T334 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen med avslag på de av regeringen föreslagna ändrade riktlinjerna för statsbidragsgivning till kommunala vägar och gator till Bidrag till byggande av kommunala gator och vägar för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 400 000 000 kr.

1985/86:T335 av Ingrid Hemmingsson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen

begär att regeringen uppdrar åt vägverket att prioritera bärigheten av broarna i Norrlandslänen.

1985/86:T336 av Ingrid Hemmingsson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vägverket i första hand förbättrar kvaliteten på de vägar i Norrland som särskilt drabbas av tjälskador.

1985/86:T337 av Hadar Cars och Margareta Andrén (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående vägplaneringen i Stockholms län.

1985/86:T338 av Göte Jonsson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en annorlunda fördelning av de samlade anslagen för väginvesteringar i enlighet med vad som i motionen anförs.

1985/86:T339 (delvis) av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av upprustning av E 6 och ny bro över Svinesund.

1985/86:T340 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 4),

1. att riksdagen beslutar om omprioritering inom anslaget Byggande av statliga vägar för byggande av Norra Länken i enlighet med vad som anges i motionen,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen sägs om vägutbyggnader.

1985/86:T341 av Bertil Måbrink (vpk) vari yrkas att riksdagen uttalar sig för att en upprustning av väg 83 mellan Ramsjö och Ånge snarast bör ske.

1985/86:T342 av Marianne Andersson och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen sägs om byggande av vägen Herrljunga–Vårgårda.

1985/86:T343 av Birgitta Hambraeus m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om förbud mot vägsaltning.

1985/86:T344 av Karl Boo (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att extra medel anslås för byggande av bro vid Hovnäs i Avesta kommun enligt länsstyrelsens styrelses i Kopparbergs län beslut 1983-11-21.

1985/86:T345 av Wivi-Anne Cederqvist m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna om behovet av bättre kommunikationer i Bergslagsregionen.

1985/86:T346 av Sven Henricsson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen uttalats om avslag på regeringens hemställan under punkt B 2. punkt 6 bedrivande av kompletteringstrafik på allmänna färjeleder.

1985/86:T347 av Rolf Dahlberg och Håkan Stjernlöf (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande byggandet av en motortrafikled mellan Söderhamn och Hudiksvall.

1985/86:T348 av Kerstin Gellerman och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen ser till att upprustningen av länsväg 166 och länsväg 172 prioriteras så att den är klar, innan persontrafiken på järnvägen Bengtsfors–Mellerud upphör.

1985/86:T349 av Yvonne Sandberg-Fries m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande behovet av förbättringar av vägnätet i sydöstra Sverige.

1985/86:T350 av Sigge Godin m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en plan för utbyggnad av E 4 längs Norrlandskusten så att motorväg eller motortrafikled erhålls för hela sträckan Stockholm–Umeå.

1985/86:T351 av Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen angående att E 66 får en kraftig upprustning till en standard som är jämförbar med det övriga Europa-vägnätet i södra och mellersta Sverige.

1985/86:T395 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen avslår förslaget till besparing på Bidrag till drift av kommunala vägar och gator,

2. att riksdagen avslår förslaget till besparing på Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1985/86:Fi219 (fp).

1985/86:T400 av Arne Andersson i Ljung och Hans Nyhage (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om färdigställande av vägsträckan Floby–Vårgårda.

1985/86:T408 av Elver Jonsson och Kerstin Gellerman (båda fp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen prövar möjligheten att ombyggnad och nysträckning av riksvägarna 44 och 45 inom Trollhättans och Vänersborgs kommuner snarast prövas i avsikt att utan tidsförskjutning fullfölja det tidigare beslutade vägbyggnadsprogrammet.

1985/86:T411 av Kjell A. Mattsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av väg 164 mellan Strömstad och Åmål.

1985/86:T412 av tredje vice talman Anders Dahlgren och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen låter universitetet i Linköping utreda förutsättningarna och de förväntade effekterna av en vägförbindelse Valdemarsvik–Göteborg i enlighet med vad som anförs i motionen.

1985/86:T414 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 600 milj. kr.,

2. att riksdagen till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 300 milj. kr.

1985/86:T418 av Bertil Jonasson m. fl. (c, m, fp) vari yrkas att riksdagen beslutar anslå medel för tidigareläggning av de i motionen redovisade vägobjekten i Värmlands län.

1985/86:T420 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående kontinuitet i planeringen av väganslagen.

1985/86:T423 av Elver Jonsson och Olle Grahn (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av färdigställande av väg 181 Falköping–Vårgårda.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5 och 6),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under rubriken Vägar,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Motorvägstriangeln.

1985/86:T429 av Hans Nyhage och Arne Svensson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att byggandet av nya riksväg 41 bör prioriteras i enlighet med vad som anges i motionen.

1985/86:A477 av Nils G. Åsling (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 8 och 9),

8. att riksdagen anvisar ett särskilt anslag för upprustning av vägar i Jämtlands län om 100 milj. kr.,

9. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt vägverket att teckna avtal med entreprenadföretag att utföra broarna över Vallsundet och Rödösundet i Storsjön i Jämtland, på villkor att dessa hyrs av vägverket för en tioårsperiod före övertagandet.

Utskottet

1 Anslags- och bidragsfrågor

1.1 Ämbetsverksuppgifter

Från anslaget *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter* betalas kostnaderna för central administration (delvis), översiktlig vägplanering och fastställande av arbetsplaner samt järnvägsärenden.

Föredragande departementschefen beräknar kostnaderna för år 1987 till 7,53 milj. kr. och föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med detta belopp. Utskottet tillstyrker förslaget härom.

1.2 Vägpolitikens inriktning

I avsnittet om *beräkningen* av väganslagen m. m. erinrar föredraganden inledningsvis om att målet för väghållningen enligt 1979 års trafikpolitiska beslut är att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas

en tillfredsställande vägtransportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Denna översiktliga målsättning har vägverket konkretiserat i en rad delmål för den statliga väghållningen. Dessa har inarbetats i verkets planer för drift- och byggnadsverksamheten.

Den inriktning av planeringen för statsvägarna som statsmakterna tidigare har angett är vidare att vägverket för driftverksamheten bör planera utifrån i stort realt oförändrade anslag och för vägbyggandet utifrån planeringsramarna för flerårsplanerna. Det innebär enligt föredraganden att en väsentligt högre byggnadsvolym har planerats än vad de ordinarie väganslagen skulle ha medgivit eftersom medlen för sysselsättningsfrämjande åtgärder ingår i planeringsramarna.

Det totala *vägnätet* i landet omfattar enligt propositionen ca 417 500 km. Statsvägnätet har en längd av ca 98 500 km, kommunala vägar och gator ca 38 000 km och enskilda vägar ca 281 000 km. Av de kommunala vägarna erhåller ca 5 800 km statligt bidrag och av de enskilda vägarna ca 71 000 km.

Medelsbehovet under väganslagen beräknades i föregående års budgetproposition till sammanlagt ca 6 611 milj. kr. för verksamhetsåret 1986.

Härutöver har – genom beslut under år 1985 – 70 milj. kr. anvisats med stöd av den s. k. finansfullmakten för sysselsättningsfrämjande väginvesteringar. Vidare har regeringen beslutat att vägverket får överskrida anslaget B 8. Tjänster till utomstående med nära 94 milj.kr. för upprustning av vägar i samband med nedläggning av persontrafiken på vissa järnvägslinjer.

Föredraganden erinrar i propositionen om att det kapital som har investerats i vägar och broar är mycket omfattande. Vägarna måste därför underhållas så att vägnätet kan utnyttjas effektivt. Bristande underhåll innebär, framhålls det vidare, förutom sämre transportförutsättningar, att en reparationsskuld skjuts på framtiden. Det innebär också en kapitalförstöring och att det blir dyrare att återställa vägnätet i framtiden.

Vad föredraganden sålunda anfört finner utskottet, som under en rad av år har uttalat sig för en höjd ambitionsnivå i berörda avseenden, tala för ett än bättre tillgodoseende under de närmaste åren av de för samhället i dess helhet angelägna och viktiga vägbehoven. Både för näringslivets transporter och de enskilda människornas resebehov är sålunda vägarnas standard och framkomlighet av mycket stor betydelse. Det nu anförda måste också vara en central utgångspunkt vid bedömningen av frågorna om väganslagens storlek och fördelning m. m.

1.3 Underhåll av statliga vägar

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

Anslaget är för innevarande budgetår upptaget med ett belopp av 4 193,5 milj. kr. Denna anslagsnivå har bl. a. legat till grund för den femårsplan för driftverksamheten som vägverket antagit för åren 1985–1989. Jämfört med den föregående femårsplanen har service- och underhållsnivån i den nya planen enligt föredraganden kunnat höjas väsentligt. Den nya inriktningen

innebär sålunda att viktiga mål för vägpolitiken kan uppfyllas. Med 1987 års anslag fullföljs genomförandet av planen.

I anslutning härtill framhålls i propositionen att prioriteringen av driftanslagen syftar till att förverkliga tre väsentliga mål för vägunderhållningen. Det *första* målet är att upprätthålla standarden på vägnätet. Vägunderhållet skall täcka den årliga förslitningen. Det *andra* målet är att genom särskilda insatser återställa förslitna delar av vägnätet till en från allmänna synpunkter acceptabel standard. Det eftersläpande vägunderhållet bör återhämtas under de närmaste 10 till 15 åren. Det *tredje* målet är att öka serviceåtgärderna på framför allt det lågtrafikerade vägnätet. Det gäller då i första hand insatserna beträffande vinterväghållningen.

Kostnadsramen för den statliga driftverksamheten år 1987 bör enligt föredraganden fastställas till 4 170 milj. kr. För anskaffning av anläggningstillgångar (fastigheter, motorfordon, vägmaskiner och färjor m. m.) beräknas 250 milj. kr. Den totala anslagsanvisningen under anslaget föreslås därmed ökas med 226,5 milj. kr. till totalt 4 420 milj. kr. Härigenom kan enligt propositionen den högre ambitionsnivå som statsmakterna tidigare har beslutat om bibehållas.

Även utskottet anser en ökning av vägverkets resurser för vägunderhållet nödvändig och tillstyrker följaktligen förslaget härom.

Utskottet har vidare intet att erinra mot att regeringen bemyndigas att vid behov – när allmän väg övergår till kommunal eller enskild väghållning och under de i propositionen i övrigt angivna förutsättningarna – låta vägverket överföra medel mellan det statliga driftanslaget och anslagen för bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. enskilda vägar m. m.

Föredragandens förslag att vägverket genom lämpligt avvägda beställningsbemyndiganden ges möjlighet att anskaffa de olika anläggningstillgångarna så ekonomiskt som möjligt tillstyrks också av utskottet. Det innebär en nivå för beställningsbemyndiganden om 130 milj. kr. för åren 1988 och 1989 i 1987 års beräknade prisnivå. För år 1990 behöver verket vidare ett nytt beställningsbemyndigande på 100 milj. kr.

Utskottet tillstyrker slutligen att kostnadsramen för år 1987 för anslaget Drift av statliga vägar – liksom för anslaget Byggande av statliga vägar – i princip bestäms till samma belopp som anslaget. Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter – att i den mån arbetsmarknadsläget, kravet på ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra skäl motiverar det – bemyndiga vägverket att under år 1986 resp. år 1987 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel som anvisas verksamhetsåret 1987.

I syfte att effektivisera väghållningsinsatserna och underlätta planeringen bör vägverket dessutom ha möjlighet att göra mindre justeringar under ett enskilt år mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen. Därmed främjas – som föredragande framhållit – en helhetssyn på väghållningsåtgärderna.

I propositionen aviseras under förevarande punkt att riksrevisionsverket fr. o. m. den 1 juli 1986 skall överta ansvaret för den statliga redovisningsverksamheten. Föredraganden anser det dock vara angeläget att vägverkets

ledning – utöver den externa redovisningsrevisionen – också har en internrevision till sitt förfogande för att biträda ledningen i det omfattande rationaliserings- och organisationsarbete som förestår. Även utskottet finner det vara av stor vikt att så sker.

I motion T211 (c) begärs som komplettering av driftanslaget ett särskilt anslag om 500 milj. kr. för *åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar*. Kravet motiveras med att de eftersläpande underhållsbehoven kräver en kraftig realökning av medlen för vägunderhållet.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att det trots det ansträngda statsfinansiella läget enligt föredraganden befunnits nödvändigt att prioritera verksamheten under just driftanslaget. Så har också skett.

Prioriteringen syftar sålunda till att förverkliga de i det föregående nämnda väsentliga målen för väghållningen. Föredraganden har också framhållit att industrins och det övriga näringslivets transporter har stor betydelse för samhällets utveckling. Den pågående omstruktureringen inom näringslivet och strävandena att minska lagren i både produktions- och distributionsleden medför sålunda ökade krav på god framkomlighet på vägnätet under alla tider på dygnet. Även regionalt och framför allt i glesbygdsområden har vidare enligt propositionen resebehoven ökat genom den koncentration av kommunal och annan service som samhällsutvecklingen gett upphov till. Det sägs därför vara väsentligt att även dessa rese- och transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Utskottet instämmer häri liksom i uttalandet att stora krav måste ställas på väghållaren att tillse att en i förhållande till trafiken likformig service kan upprätthållas i landets olika delar.

Som framgår av det anförda avser också driftanslaget till betydande del just sådana förbättringar som motionärerna uttalat sig för. Vidare innebär redan regeringens förslag en uppräkning av anslaget med 226,5 milj. kr. Under hänvisning jämväl härtill avstyrker utskottet den av motionärerna nu föreslagna ytterligare medelsanvisningen under särskilt anslag.

I motion T326 (c) begärs en *förstärkning av drift- och underhållsmedlen för vägarna på Gotland*. De förhållanden som åberopas till stöd härför torde emellertid få förutsättas vara väl kända för vägverket och även beaktas vid den planering för driftverksamheten som av väghållaren sker för riket i dess helhet. Utskottet utgår för sin del från att så sker. Någon särskild framställning till regeringen i ämnet från riksdagens sida synes följaktligen inte erforderlig, varför yrkandet härom avstyrks.

Av i princip samma skäl avstyrks yrkandena i motionerna T335 (m) och T336 (m) i berörda delar, innebärande att medel under bl. a. detta anslag skulle specialdestineras för förbättring av broarna i *Norrlandslänen* resp. förbättring av kvaliteten på de vägar i Norrlandslänen som särskilt drabbas av tjälskador.

Detsamma gäller motion T322 (s) i denna del om prioriteringen av Jämtlands län vid fördelningen av väganslagen.

I motion T306 (c) begärs att *forskning kring och provning inom vägväsendet* samordnas med de övriga nordiska ländernas verksamhet. Senast i sitt betänkande TU 1984/85:13 förklarade sig utskottet utgå från att vägverket i sitt arbete med här berörda frågor tar del av och beaktar erfarenheter och rön även utomlands – bl. a. genom samarbetet i Nordiska Vägtekniska Förbundet (NVF). Så sker också enligt vad utskottet inhämtat. Någon särskild framställning till regeringen i ämnet synes med hänvisning härtill inte heller nu påkallad. Motionen avstyrks därför.

Möjligheter bör enligt föredraganden skapas för en ny och bättre ordning när det gäller *färjetrafiken*. Gällande ordning innebär att en färjeförbindelse anses vara antingen allmän eller inte allmän. I det förra fallet svarar staten för samtliga kostnader för trafiken. Indragning av en allmän färjeled innebär antingen att förbindelsen läggs ned eller att den drivs som enskild färjeled med möjlighet till statsbidrag. Det allmänna intresset av en färjeled kan dock variera under dygnet. Det bör därför, anser föredraganden, vara möjligt att tudela ansvaret för trafiken. Staten bör kunna svara för den grundläggande trafik som är skälet till att färjeleden är allmän, medan kommuner och enskilda bör kunna få bestämma hur trafiken skall utformas i övrigt, dvs. främst under icke dagtid. Vägverket skulle då kunna erbjuda en mer omfattande service genom att uppträda som entreprenör och driva kompletteringstrafik i den omfattning som bygden finner lämplig.

För kompletteringstrafiken bör vägverket enligt förslaget kunna uppbära statsbidrag som för enskild färjetrafik. Anslaget B 7. Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. bör få utnyttjas för sådana ändamål. Resterande del av kostnaderna bör kommunen och trafikanterna svara för genom bl. a. avgiftsbeläggning av kompletteringstrafiken. Det föreslås få ankomma på regeringen att göra de ändringar av förordningen (1979:788) om statsbidrag till enskild väghållning som erfordras.

Enligt utskottets bedömning är dock möjligheterna mycket små att på det sätt föredraganden förordat spara på färjeverksamheten utan att det innebär oacceptabla serviceförsämringar eller leder till kostnadsövervältringar på kommuner och landsting. Såsom framhålls i motion T346 (vpk) skulle en sådan ordning drabba främst kommuner i glesbygder med relativt svagt trafikunderlag.

Utskottet är inte heller berett att öppna den generella möjlighet för avgiftsbeläggning som förslaget innebär och kan därför inte tillstyrka detsamma. Endast i de fall en kommun är beredd att tillskjuta kommunala medel för att åstadkomma en sådan kompletteringstrafik som föredraganden föreslagit bör vidare bidragsmedel från anslaget B 7. i enlighet med förslaget kunna utgå. Detta förutsätter att vägverket och vederbörande länsstyrelse ger sitt medgivande till en sådan utökad trafik. Det nu anförda innebär i allt väsentligt ett tillgodoseende av yrkandet i motion T346 (vpk).

Däremot avstyrks yrkandet i motion T424 (m) om rätt till avgiftsuttag i enlighet med propositionens förslag.

Utöver vad ovan anförts vill utskottet understryka att om man på sikt vill minska driftkostnaderna utan att försämra servicen bör man där det är ekonomiskt försvarbart ersätta färjeförbindelser med broar.

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

Anslaget *Byggande av statliga vägar* har sedan år 1979 varit 900 milj. kr. för år. För budgetåret 1986/87 (kalenderåret 1987) förordas en höjning av anslaget till 1 000 milj. kr.

Från anslaget betalas vägverkets kostnader för byggande av statliga vägar samt vissa förbättringsarbeten. Fr. o. m. år 1984 lämnas från anslaget bidrag till cykelleder m. m. i icke väghållande kommuner. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1979:627) om statsbidrag för cykelleder samt anordningar och åtgärder som främjar viss busstrafik (ändrad senast 1984:770).

I propositionen framhålls att. förutom de medel som anvisas på ordinarie byggnadsanslag, vägverket erhåller tillskott av medel för sysselsättningsfrämjande vägbyggnadsåtgärder. På senare år har de medel som stått till regeringens förfogande genom den s. k. finansfullmakten använts för nämnda ändamål. De senaste åren har – visserligen med stora årliga variationer – i genomsnitt drygt 500 milj. kr. tillförts vägbyggandet på detta sätt. Från AMS har dessutom medel avsatts för mindre vägbyggnadsobjekt. Under senare år har dock vägbyggandet med beredskapsmedel minskat.

Regeringen har vidare enligt föredraganden under år 1983 genom sina anvisningar för flerårs- och fördelningsplanearbetet gjort det möjligt för väghållarna att på ett bättre sätt än hittills beakta de särskilda medelstillskotten i sin planering. Inte minst när det gäller de personella resurserna och organisationen för byggnadsverksamheten har detta ansetts väsentligt.

Ett annat betydelsefullt motiv för att i planeringen beakta de särskilda medelstillskotten är enligt propositionen att väginvesteringarna härigenom kan inplaceras i planerna enligt den prioriteringsordning som kommuner och länsstyrelsen finner bäst förenlig med de av riksdagen fastlagda vägpolitiska målen.

De gällande flerårsplanerna för åren 1984–1993 har baserats på ordinarie anslag samt därutöver medel för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl. För år 1987 uppgår planeringsramen till 1 550 milj. kr.

På motsvarande sätt har fördelningsplanen för byggande av statskommunvägar grundats på en planeringsnivå som omfattar ordinarie anslag och sysselsättningsmedel, vilket ger en total planeringsram av 550 milj. kr. för år 1987.

Såsom utskottet senast vid föregående riksmöte framhållit är ett tillämpande av det av föredraganden angivna systemet till stor fördel för vägbyggandet. Det innebär sålunda att för samhället angelägna väginvesteringar förbereds i sådan omfattning och enligt gängse prioriteringsprinciper att även medel för sysselsättningsskapande åtgärder kan ställas till förfogande för vägbyggandet samtidigt som bästa möjliga samhällsekonomiska avkastning tillförsäkras på insatta medel. Sådana investeringar medför bl. a. en minskning av trafikolyckorna med minskade fordons- och tidskostnader för individer och näringsliv jämte förbättrad miljö och markanvändning ävensom positiva effekter för regionalpolitiken. Utskottet vill i anslutning härtill ånyo understryka vikten av att – med hänsyn till resursplaneringen – beslut om sysselsättningsmedel tas så tidigt som möjligt inför verksamhetsåret.

Enligt föredragandens uttalanden i propositionen innebär emellertid det nuvarande sysselsättningsläget och de krav som regeringens budgetpolitik ställer att det *framtida* utrymmet för väginvesteringar minskar. Som en följd av detta ställs krav på en revidering av nuvarande flerårsplaner. Såvitt nu kan bedömas måste sålunda enligt propositionen utrymmet för det statliga vägbyggandet minskas med i storleksordningen 350 milj. kr. per år i förhållande till gällande planeringsramar för flerårsplanerna. Även när det gäller byggandet av statskommunvägar måste en motsvarande minskning ske av nuvarande planeringsram för fördelningsplanen. Initialt bedöms i förhållande till planeringsramen den behövliga minskningen till ca 200 milj. kr. per år. En större minskning sägs vidare erfordras senare under planperioden.

Utskottet anser sig för sin del – med hänsyn främst till vårt statsfinansiella läge – inte kunnat motsätta sig vad föredraganden sålunda anfört men finner det i hög grad oroande att så drastiska minskningar i planeringsramarna skulle behöva ske. En satsning på vägar är – i enlighet med vad utskottet så många gånger tidigare framhållit – en satsning på framtiden. Under hänvisning jämväl till vad utskottet i det föregående anfört – beträffande väginvesteringarnas stora vikt m. m. – och då minskningen av dessa skulle innebära avsevärda svårigheter med tanke på redan planerade och beslutade investeringar av största betydelse för industri och näringsliv m. m. förutsätter utskottet att även framdeles alla uppkommande möjligheter tas till vara att med utnyttjande av såväl sysselsättningsmedel som i övrigt vidga planeringsramarna.

Vad utskottet nu anfört och som i allt väsentligt synes tillgodose syftet med motion T424 (m) yrkande 5 i motsvarande del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Beträffande investeringsanslagets storlek för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1987) har utskottet med beaktande av föredragandens uttalanden i denna del funnit sig kunna godta regeringens förslag att detsamma tas upp med 1 000 milj. kr.

Beträffande fördelningen av medlen för byggande av statliga vägar anser utskottet det nu såsom tidigare vara av stor vikt att länsvägarnas behov i möjligaste mån beaktas samt att en *rimlig* andel av anslaget reserveras härför. Avgörande vid fördelningen de båda grupperna emellan måste dock enligt utskottets uppfattning främst vara trafikutvecklingen och härav föranledda behov.

I motion T239 (c) om ett *brobyggnadsprogram för Bohuslän* aktualiseras frågan om ersättande av färjeförbindelser med broar genom inbesparing av driftkostnaderna för färjor.

Även i motionen T202 (m) om en *bro över Instö ränna* i Kungälvs kommun tas frågorna härom upp.

I motion A477 (c) föreslås att vägverket skall få rätt att teckna avtal med entreprenadföretag att utföra *broarna över Vallsundet och Rödösund i Storsjön* i Jämtland på villkor att dessa hyrs av vägverket för en tioårsperiod före övertagandet.

Under senare år har statsmakterna vid flera tillfällen understrukit vikten av att vägverket på ett smidigt sätt kan genomföra rationaliseringar i organisations- och drifthänseende utan att servicenivån på vägverkets olika delar eftersätts eller undgår några väsentliga förändringar. Genom beslut i anledning av 1981 års budgetproposition har sålunda vägverket bemyndigats använda driftmedel för att bygga broar som ersätter färjor. För att ytterligare öka rationaliseringen på detta område föreskrev regeringen också i direktiven för vägplaneringen för åren 1984–1993 att särskild vikt skulle läggas vid företagsekonomiskt lönsamma objekt utan hinder av det gängse samhällsekonomiska synsättet i planeringen. I detta sammanhang angavs att det reinvesteringsbehov som föreligger i befintligt brobestånd bör inta en framskjuten plats i fleårsplanerna.

Utskottet vill för sin del hänvisa till dessa uttalanden och i sammanhanget också erinra om att riksdagen tidigare ställt sig avvisande till tanken på låne- eller leasingförfaranden av den art som aktualiserats i de här nämnda motionerna. Någon anledning till ändrat ställningstagande härvidlag finner utskottet inte nu föreligga och avstyrker bl. a. därför motionerna i fråga.

Riksdagen har vidare under en lång rad av år på grundval av gjorda utredningar – senast av vägverket – avvisat tanken på en avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen inom landet. Med hänvisning härtill och då utskottet inte heller finner bärande skäl föreligga för den i motion T295 (m) föreslagna utredningen om lämpligt vägtullsprojekt i Stockholmsregionen avstyrks yrkandet härom. Av samma skäl avstyrks motion T424 (m) yrkande 6 om en *motorvägstriangel Stockholm–Göteborg–Malmö*, helt eller delvis *finansierad* genom ett *vägtullssystem*.

Regeringen har enligt föredraganden givit vägverket i uppdrag att ta fram en arbetsplan för *motorväg på väg E 6 mellan Varberg och Långås* i Hallands län. Arbetsplanen fastställdes av regeringen den 13 juni 1985. Vägverket har i sin anslagsframställning förutsatt att extramedel ställs till förfogande för finansiering av den kostnadsökning som utbyggnad i motorvägsstandard medför. Föredraganden säger sig icke vara beredd att beräkna särskilda medel härför. Utbyggnaden anses i stället böra ske inom ramen för tillgängliga medel.

Utskottet anser sig för sin del böra godta vad föredraganden härom anfört. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion T260 (vpk) om avslag på regeringens förslag i denna del.

Vägverket redovisar enligt propositionen att en betydande del av *brobeståndet på statsvägnätet* utgörs av äldre broar. Ett behov av total ersättning av ett antal av de äldsta, mest skadade broarna finns nu. Dessa nödvändiga reinvesteringar ingår inte i de långsiktiga planerna för drift eller byggande. Behovet av årliga reinvesteringar i broar utöver tidigare kända behov beräknas till ca 50 milj. kr. Vägverket har anmält att detta kan föranleda senareläggning av andra objekt i flerårsplanerna. Föredraganden säger sig med anledning härav inte ha någon erinran mot att vägverket, när akuta behov uppstår av reinvesteringar i broar, på vanligt sätt gör de omprioriteringar i flerårsplanerna som erfordras för att säkra framkomligheten på vägarna. Med den möjlighet som föreslagits för vägverket att kunna

omfördela medel mellan drift- och byggandeanslagen bör sådana omprioriteringar underlättas. Utskottet delar denna uppfattning.

Vad föredraganden anfört om att vägverket i sin allmänna planering och prioritering av medel mellan länen har att beakta uppkommande behov av investeringar för *bryggbestånd m. m.* i bl. a. Stockholms län samt för *rastplatser* ger inte utskottet anledning till erinran.

Utskottet är – med beaktande av det förut anförda – inte berett tillstyrka den specialdestination av medel för att öka bärigheten av *broarna i Norrlandslänen* resp. förbättrande av kvaliteten på *de vägar i Norrlandslänen som särskilt drabbas av tjälskador* – som föreslås i motionerna T335 (m) och T336 (m) och avstyrker därför nämnda motioner i här berörda delar.

Detsamma gäller motion T322 (s) – i denna del – om *prioritering av Jämtlands län* vid fördelning av väganslagen.

Ej heller finner sig utskottet kunna tillstyrka att – såsom föreslås i motion A477 (c) – ett *särskilt anslag* om 100 milj. kr. anvisas för upprustning av vägar i Jämtlands län. Motionsyrkandet avslås följaktligen.

I propositionen lämnas vidare en redovisning för *den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning*.

Investeringarna enligt handlingsplanen syftar till att på olika sätt förbättra betingelserna för gods- och persontransporter mellan och genom de nordiska länderna. I handlingsplanen som primärt omfattar åren 1986–1990 har tagits med infrastrukturinvesteringar för sammanlagt mer än 2,5 miljarder NOK. Väginvesteringarna har beräknats uppgå till 1,7 miljarder och järnvägsinvesteringarna till 0,8 miljarder NOK.

I Sverige har byggandet av två av de tre vägobjekt som ingår i den nordiska handlingsplanen påbörjats. Regeringen har uppdragit åt vägverket att bygga två objekt på väg E 6 för en beräknad kostnad av 50 milj. NOK. Objekten Bro över SJ vid Skee och Skogar – Svinesund kommer att vara klara i slutet av år 1986.

Regeringen har vidare i januari 1985 uppdragit åt vägverket att projektera en ca 40 km lång motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla. Projekteringsarbetet beräknas kosta ca 60 milj. NOK. Arbetet bedrivs skyndsamt så att vägbygget skall kunna påbörjas senast under år 1987. Byggtiden beräknas till nära 5 år. Motorvägen skall kunna öppnas för trafik år 1991. Byggkostnaden för den billigaste av de många alternativa sträckningarna som nu studeras beräknas till nära 800 milj. NOK i 1985 års prisnivå. Det är ca 300 milj. NOK mer än som beräknades i handlingsplanen.

De nämnda väginvesteringarna avses enligt föredraganden finansieras genom den särskilda låneordningen som tillskapats i samband med den nordiska handlingsplanen. Avsikten är att lånet skall vara ränte- och amorteringsfritt under byggnadstiden för vägarna. Kapitaltjänstkostnaderna för väginvesteringarna beräknas med denna ordning att falla ut första gången år 1992.

Utskottet finner det från vägpolitiska synpunkter vara av värde att dessa investeringar kommer till stånd. Det måste vidare enligt utskottets uppfattning vara till fördel att de genom den föreslagna finansieringsformen kan

genomföras utanför de ordinarie anslagsramarna. Vad särskilt beträffar de miljöpolitiska synpunkterna utgår utskottet från att vederbörlig hänsyn tas till de av statsmakterna tidigare gjorda uttalandena i dessa frågor. Med beaktande härav samt av redan nu gällande regler om särskilt hänsynstagande till miljöfrågorna vid vägplaneringen synes väl sörjt för att så kommer att ske. Under hänvisning till det nu anförda tillstyrks regeringens förslag i denna del.

Härav följer att utskottet inte finner anledning att från riksdagens sida göra något uttalande rörande de från intressenter inom industrin och näringslivet framlagda förslagen om särskilda motorvägssystem m. m. Utskottet avstyrker därför motion T272 (c) härom. Likaledes avstyrks motion T260 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 att de i propositionen nämnda utbyggnaderna ej bör komma till stånd samt att i stället en plan för E 6 för upprustning ur trafiksäkerhetssynpunkt utarbetas och genomförs.

Vidare bör motion T237 (c) yrkande 1 om prioritering av en än *snabbare upprustning av E 6* inte föranleda någon riksdagens åtgärd. Den avstyrks därför. Detsamma gäller motion T339 (s) i här berörd del.

Det nuvarande *planeringssystemet* i vad avser vägar innebär att tioåriga vägplaner upprättas samt att planerna revideras vart femte år. I samband med det trafikpolitiska beslutet år 1979 aktualiserades frågan om en samordnad investeringsplanering för olika myndigheter inom kommunikationssektorn. Möjligheterna till en sådan samordnad planering har utretts av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet. Under avsnittet Särskilda frågor har närmare redogjorts för de förslag som därvid har aktualiserats. Utskottet redovisar sitt ställningstagande härtill i betänkandet TU 1985/86:12.

För att uppnå en samordning av investeringsplaneringen bör enligt föredraganden vägplaneringen anpassas till förut nämnda system. Vägplanerna kommer även fortsättningsvis att omfatta en tioårsperiod, detta med hänsyn till den långsiktighet som präglar vägbyggandet. Planerna anses dock böra revideras vart tredje år.

Nya vägplaner enligt en sådan ny ordning bör enligt propositionen upprättas första gången under år 1987 med giltighet för åren 1988–1997. Med kortare revideringsintervall som ansluter till valperioderna blir det möjligt för varje regering efter ett val att påverka inriktningen av vägbyggandet. Det blir därvid också möjligt för en regering att närmare påverka innehållet i planerna och ta de initiativ som kan anses påkallade. Regeringens syn på innehållet i vägplaneringen bör enligt föredraganden liksom nu meddelas de ansvariga myndigheterna genom en särskild förordning om flerårs- och fördelningsplaner.

Vägplaneringen föreslås även fortsättningsvis vara decentraliserad enligt nuvarande ordning. Därmed erhålls en god lokal och regional förankring av planerna. Det anses viktigt att planerna återspeglar den prioritering som kommer fram i en decentraliserad planeringsprocess.

Förslagen beträffande den framtida vägplaneringen innebär att tidpunkten för kommande revideringstillfälle kommer att tidigareläggas med ett år. Med

hänvisning till vad som anförts i propositionen om bl. a. det framtida utrymmet för vägbyggandet framstår enligt föredraganden en sådan avkortning av nuvarande planperiod som nödvändig.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden i nu berörda delar givit uttryck åt samt tillstyrker följaktligen förslagen härom.

1.5 Bidragen till kommunala vägar och gator

Från anslaget *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* utgår i mån av tillgång på medel bidrag med 95 % av beräknade kostnader. Den faktiska bidragsprocenten har de senaste åren legat på ca 70 %.

Regeringen har tidigare beslutat att innehålla 70 milj. kr. av 1985 års bidrag till kommunerna vilka skulle ha utbetalats i januari 1986. Utbetalningen av dessa medel skall enligt regeringsbeslutet ske i början av år 1987. Föredraganden föreslår nu att dessa bidragsmedel dras in och återförs till statsbudgeten. På motsvarande sätt anses av 1986 års bidragsmedel också 70 milj. kr. böra dras in till statsbudgeten. Sammantaget innebär detta att utbetalningen av statsbidragen till de väghållande kommunerna kan minskas med 140 milj. kr. i januari 1987. Utskottet vill inte motsätta sig att så sker.

Det kommunala väghållningsansvaret bygger enligt föredraganden på ett frivilligt åtagande av berörda kommuner. De statsfinansiella effekterna av den sänkning av bidraget, som i propositionen nu föreslås, förutsätter enligt föredraganden att de kommuner som nu är väghållare även kommer att vara det allt framgent. Under avsnittet Särskilda frågor i propositionen redovisas ett förslag till ändring i väglagen som syftar till att säkerställa detta.

Av redovisningen framgår att 109 kommuner beräknas vara väghållare vid ingången av år 1986. De allmänna vägar och gator som dessa kommuner svarar för är nödvändiga för den allmänna samfärdseln (statskommunvägar) och ingår i allmänhet i huvudvägnätet i de centrala delarna av kommuncentra. Kommuner som är väghållare brukar även svara för väghållningen på det till huvudvägnätet anslutande lokalvägnätet.

Erfarenheten visar enligt föredraganden att det är samhällsekonomiskt rationellt att kommunerna är väghållare. Det är, sägs det, med hänsyn till dessa erfarenheter önskvärt att kommunerna i större utsträckning än vad som hittills har skett tar över väghållningsansvaret för de allmänna vägarna i de större tätorterna. Det anses också vara önskvärt att de kommuner som i dag är väghållare behåller sitt ansvar, även om detta kommer att innebära ett större finansiellt engagemang från deras sida. Det finns enligt föredraganden skäl att redan nu föreslå riksdagen en ändring av 5 § väglagen som innebär att det inte längre enbart bör ankomma på kommunen att avgöra om den skall vara väghållare. Utgångspunkten anses i stället böra vara en effektiv och samhällsekonomisk väghållning. Den som har de bästa förutsättningarna att åstadkomma detta skall också ha väghållningsansvaret. Regeringen bör således enligt propositionen – om man bedömer att det främjar en god och rationell väghållning – få förordna en kommun som väghållare även om kommunen skulle motsätta sig detta. De kommuner som i dag är väghållare får räkna med att samma bedömningsgrunder kommer att användas för det

fall de önskar få ett förordnande återkallat. Föredraganden utgår emellertid från att väghållningsfrågorna också i framtiden kommer att lösas i samförstånd mellan regeringen och kommunerna.

Utskottet har för sin del inte funnit anledning till erinran mot det framlagda lagförslaget och tillstyrker följaktligen detsamma. I anslutning härtill vill utskottet erinra om den av regeringen aviserade utredningen genom särskild sakkunnig beträffande formerna och de finansiella förutsättningarna för ett ökat kommunalt väghållningsansvar. I uppdraget ingår även att utreda förutsättningarna för ett ökat kommunalt ansvar för den enskilda väghållningen i tätorter. Utskottet, som förutsätter att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet, finner det vidare önskvärt att i detsamma parlamentarisk och kommunal medverkan i någon form kommer till stånd.

Av det förut anförda följer att utskottet avstyrker förslaget i motion T317 (vpk) yrkande 2 att riksdagen avvisar regeringens förslag om ändring i väglagen.

I motion T424 (m) begärs ett särskilt uttalande från riksdagens sida i vissa här berörda frågor. Motionärerna anser visserligen att ett större ansvar för *väghållningen* bör kunna tas av kommunerna men understryker i sammanhanget att systemet bör utformas rättvist samt helst delas upp strikt mellan stat och kommun. Detta är i princip även utskottets uppfattning. Under hänvisning till det aviserade utredningsarbetet på området och förutsättningarna härför finner utskottet – i avvaktan på kommande förslag med anledning härav – någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsyrkandet nu inte påkallad.

Den minskning av anslaget med 100 milj. kr. som i propositionen föreslås berör bidragsåret 1987. Statsbidragen utbetalas i januari 1988, dvs. året efter bidragsåret. Anslaget har beräknats till 651 milj. kr., vilket motsvarar en bidragsprocent på ca 54 %.

Det föreslås även för nästa budgetår vara möjligt för vägverket att föra över medel mellan anslagen B 2. Drift av statliga vägar och anslaget B 4. Bidrag till drift av kommunala vägar och gator i samband med att väghållningsansvaret förändras mellan staten och en kommun.

I motion T211 (c) anses att kommunerna redan år 1987 bör ta ett större ekonomiskt ansvar för de egna vägarna och gatorna. En ytterligare sänkning av bidragsanslaget med 200 milj. kr. föreslås därför.

I motion T317 (vpk) yrkas under hänvisning till kollektivtrafikens behov en höjning av anslaget till 751 milj. kr.

I motion T395 (fp) yrkande 1 begärs – under hänvisning till de regionalpolitiskt negativa konsekvenserna m. m. av regeringens besparingsförslag – att riksdagen avslår förslaget till besparing på anslaget.

I motion T414 (m) yrkande 1 föreslås – under hänvisning till vikten av att dämpa det statliga budgetunderskottet som ett led i saneringen av vårt lands ekonomi – att anslaget bör minskas till 600 milj. kr.

Utskottet finner sig för sin del – med hänsyn till vad föredraganden i denna fråga anfört – böra godta regeringens förslag och tillstyrker följaktligen

detsamma. En väghållande kommun kommer, såsom framhålls i propositionen, att få ta på sig ett större ekonomiskt ansvar än en kommun där staten är väghållare. Detta förhållande kommer enligt föredraganden att beaktas i samband med att regeringen kommer att lägga fram förslag i anledning av skatteutjämningskommitténs betänkande.

Av det nu anförda följer att utskottet avstyrker samtliga här berörda motionsyrkanden.

Anslaget *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* uppgår för innevarande budgetår till 340 milj. kr. Från detta anslag lämnas fr. o. m. år 1984, i mån av tillgång på medel, bidrag med 70 % av kostnaderna till byggande av statskommunvägar, cykelleder och väg- eller gatuanläggningar för kollektiv persontrafik. Till byggande av spåranläggningar för lokal kollektiv persontrafik utgår fr. o. m. år 1985 bidrag med 70 % av kostnaderna. Särskilda bidrag till större byggnadsobjekt utgår enligt en av vägverket fastställd fördelningsplan för tio år. Till mindre anläggningar, cykelleder m. m. lämnas generella bidrag. Bidragsgivningen regleras genom förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning m. m. (ändrat senast 1985:670).

För nästa budgetår föreslås i propositionen en höjning av anslaget till 360 milj. kr.

Enligt föredraganden bör fr. o. m. år 1987 bidrag lämnas, i mån av tillgång på medel, med 50 % av kostnaderna för byggande av statskommunvägar, cykelleder, väg- eller gatuanläggningar för kollektiv persontrafik samt spåranläggningar för lokal kollektiv persontrafik. Det föreslås vidare få ankomma på regeringen att göra de ändringar i förordningen (1982:853) om statsbidrag till väg- och gatuhållning som föranleds härav.

I motion T334 (vpk) yrkas – under hänvisning till kollektivtrafikens behov – en höjning av anslaget till 400 milj. kr.

I motion T395 (fp) yrkas – med hänsyn till de regionalpolitiska konsekvenserna m. m. av ett otillräckligt anslag – att regeringens besparingsförslag i denna del avslås.

I motion T414 (m) yrkande 2 föreslås – under hänvisning alltjämt till vikten av en dämpning av det statliga budgetunderskottet som ett led i saneringen av vårt lands ekonomi – att anslaget minskas till 300 milj. kr.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att kommunerna bör ta ett större eget ansvar för den kommunala väghållningen och tillstyrker därför den av regeringen föreslagna sänkningen av bidragsprocenten från 70 till 50 %. Utskottet är dock icke berett att tillstyrka ett ikraftträdande redan per den 1 januari 1987 utan föreslår att den lägre bidragsprocenten i stället skall gälla fr. o. m. den 1 januari 1988, dvs. samtidigt som den nya fördelningsplanen träder i kraft.

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

Av utskottets ställningstagande följer att yrkandena i motionerna T334 (vpk) och T395 (fp) i motsvarande delar avstyrks.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag i anslagsfrågan och avstyrker följaktligen förut nämnda motionsyrkanden i denna del.

Det statliga bidraget till underhåll av de enskilda vägarna har, såsom framhålls i propositionen, tillkommit för att ersätta väghållarna för de kostnader det innebär att enskilda vägar hålls öppna för allmän trafik.

Föredraganden erinrar om att ett nytt differentierat bidragssystem för enskild väghållning har införts fr. o. m. år 1985.

För verksamhetsåret 1987 beräknas medelsbehovet till 360,5 milj. kr. Anslaget bör enligt propositionen tas upp med samma belopp.

Med anledning av förslaget yrkas i motion T211 (c) *att* riksdagen beslutar återinföra de bidragsregler som gällde för budgetåret 1982/83 och *att* riksdagen till bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för nästa budgetår anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 25 milj. kr. förhöjt reservationsanslag på 385,5 milj. kr.

I motion T231 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring av bidragsbestämmelserna för underhållet av enskilda vägar att bidrag till fritidsboende, som nu kan uppgå till 70 %, avskaffas medan bidraget till bofasta året runt boende, som nu kan utgå med ibland endast 40 %, höjs till generellt 70 %.

Såsom erinras i propositionen har medelsberäkningen för år 1987 skett mot bakgrund av riksdagens tidigare beslut om ett nytt differentierat bidragssystem för enskild väghållning. Ett sådant differentierat system skulle ge en för den enskilde rättvisare fördelning av medlen samtidigt som samhällets varierande intresse i de olika vägarna bättre kunde återspeglas. Systemet ansågs även kunna anpassas till och möjliggöra förändrade prioriteringar från samhällets sida. Sammantaget ansågs det innebära väsentliga förbättringar av den enskilda väghållningen i jämförelse med förutvarande system. Under hänvisning härtill tillstyrkte utskottet vid 1983/84 års årsmöte förslaget i fråga samt avstyrkte motionsledes då framförda förslag om ändringar i detsamma.

Utskottet finner för sin del inte anledning att frångå det tidigare riksdagsbeslutet i denna del och avstyrker därför motionsyrkandena härom. Såsom för övrigt framgår av propositionen förekommer, förutom det statliga bidraget, i betydande omfattning kommunala bidrag till den enskilda väghållningen. I många fall innebär detta att de enskilda väghållarna har samtliga kostnader för väghållningen täckta med bidrag.

Beräkningen av medelsbehovet för nästa budgetår tillstyrks också av utskottet. Härav följer att utskottet avstyrker motion T211 (c) i motsvarande del.

I syfte att effektivisera väghållningsinsatserna och underlätta planeringen bör vägverket enligt föredraganden ha möjlighet att göra mindre justeringar under ett enskilt år mellan drift- och byggandeanslagen för den enskilda väghållningen. Utskottet tillstyrker förslaget härom.

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

1.7 Anslagen Tjänster till utomstående samt Vägverket: Försvarsuppgifter

De i propositionen under här förevarande punkter i övrigt framlagda anslagsberäkningarna m. m. avseende *Tjänster till utomstående* och *Vägverket: Försvarsuppgifter* har inte gett utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen att anslagen tas upp med 31,9 resp. 35,3 milj. kr. samt – beträffande sistnämnda anslag – att vägverket lämnas det av föredraganden förordade beställningsbemyndigandet, avseende reservbromateriel.

Anslaget till Tjänster till utomstående bör också – i enlighet med föredragandens förslag – få användas för vissa väghållningsåtgärder med anledning av översvämningarna i vissa delar av Svealand och södra Norrland under hösten 1985.

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

Enligt gällande väglagstiftning ankommer det på de centrala, lokala och regionala vägmyndigheterna att pröva frågorna om utredning, projektering och planering samt prioritering m. m. av vägutbyggnaderna. Såsom utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det en – inte minst från planeringssynpunkt – komplicerad och tidskrävande process som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning. De stora kostnaderna för vägbyggandet och den begränsade medelstilldelningen härför nödvändiggör noggranna avvägningar mellan olika projekt och mellan alternativa lösningar med avseende på arbetenas utförande m. m. Behov av samordning med andra planeringssektorer och intressen har därvid medfört ökade krav på vägplaneringens inordnande i den totala samhällsplaneringen. Vad gäller länsstyrelserna har de ett avgörande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planerings- och beslutsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och natur- och miljövårdsområdena och dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger dem. Under alla skeden av vägplaneringen förekommer med kommuner och andra berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen. I anslutning härtill har också länsvägnämnderna sin givna och betydelsefulla plats.

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

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

Även utskottet är väl medvetet om samt understryker vikten och önskvärdheten ur skilda synpunkter av att så sker samt förutsätter att såväl de centrala som regionala vägmyndigheterna vederbörligen uppmärksammar och beaktar frågorna härom. Detta gäller inte minst de fall där det rör sig om projekt som aktualiserats i samband med järnvägsnedläggningar, utbyggnad av flygplatser, industriområden o. d., samt berör kommunikationsförhållandena för befolkningen på öar eller vägbyggnader över länsgränser m. m.

Att som motionärerna förutsatt *riksdagen* skulle ta ställning till de angivna enskilda objekten eller vägbyggnaderna inom de olika länen finner emellertid utskottet olämpligt med hänsyn till den decentraliserade planerings- och beslutsprocess som här gäller och avvisar därför – nu såsom tidigare – bestämt förslagen härom. Riksdagen har inte att ta ställning till frågor av detta slag och bör inte heller göra det. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras som förut nämnts genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som i statsbudgeten anvisas för byggande av vägar, *skall* hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas för närvarande vart femte år. Såsom tidigare anförts skall de framdeles förnyas vart tredje år.

Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en så likformig och rättvis fördelning av vägmedlen som möjligt. Flerårs- och fördelningsplanerna för det statliga resp. statskommunala byggandet avser nu åren 1984–1993. Nya planer skall dock enligt vad förut nämnts upprättas år 1987 att avse åren 1988–1997.

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

Under hänvisning till vad utskottet i nu berörda planerings- och anslagsfrågor anfört och då även de av motionärerna aktualiserade frågorna och projekten enligt utskottets uppfattning bör prövas i den för handläggning av

vägärenden m. m. stadgade ordningen avstyrks här berörda motionsyrkanden.

Det gäller förslagen i motionerna T344 (c) om *bro över Dalälven vid Hovnäs*, T268 (s) om nybyggnad av *riksväg 27 förbi Värnamo*, T275 (s) om nybyggnationen av *riksväg 31*, T238 (fp) och T429 (m) båda om utbyggnad av *riksväg 41*, motionerna T236 (s), T298 (c) och T408 (fp), alla tre om *riksvägarna 44 och 45*, T215 (s) om allmän *färjeled mellan Ven och Landskrona*, T287 (s) yrkande 1 och T349 (s) i denna del, båda om *riksväg 23*, T257 (c) yrkandena 1 och 2 avseende *vägutbyggnader i Kristianstads län*, T411 (c) om upprustning av *väg 164*, T311 (s) om *upprustning av Europaväg 18*, T342 (c), T400 (m) och T423 (fp) alla tre om *väg 181*.

Det gäller vidare motionerna T412 (c) om *vägförbindelse mellan Valdemarsvik och Göteborg*, T347 (m) om *ombyggnad av Europaväg 4, delen Söderhamn–Hudiksvall*, T350 (fp) om utbyggnad av *Europaväg 4, delen Stockholm–Umeå*, T279 (s) om *bro mellan fastlandet och Torsö*, T318 (c) om byggande av *riksvägar i Jönköpings län*, T338 (m) om *fördelningen av väganslagen*, T276 (fp) om ett program för *väg- och broprojekt inom Bohuslän*.

Vidare avstyrks motionerna T328 (s, m, fp, c) om *sörmländska trafiklösningar* i vad avser vägar, T420 (fp) om *planeringen av väganslagen*, T315 (s) om *vägbyggen i Värmland*, T418 (c, m, fp) om *tidigareläggning av vägbyggen i Värmlands län*, T345 (s) om *förbättrade kommunikationer inom Bergslagen* och T262 (m) om *principerna för fortsatta investeringar i vägnätet*.

Utskottet avstyrker också motionerna T292 (fp), T299 (m), T349 (s) i denna del och T351 (c), alla fyra om *Europaväg 66*.

Detsamma gäller motionerna T295 (m) yrkande 1 om *vägfrågor i Stockholmsregionen*, T337 (fp) om *vägplaneringen i Stockholms län* och T340 (vpk), yrkande 1 och 4 om *vägutbyggnader i Stockholms län m. m.*

Vidare avstyrks yrkandena i motionerna T213 (c), T232 (fp) och T341 (vpk), alla om upprustning av *väg 83*.

Vad speciellt gäller överföring av trafik från järnväg till landsväg kan denna såsom utskottet framhöll redan i sitt betänkande TU 1984/85:13 ibland ställa krav på upprustning av vägnätet i berörda regioner. Det ankommer härvid på regeringen att i lämpligt sammanhang överväga behovet av och besluten om medel för sådana åtgärder.

Den behövliga vägupprustningen bör – förutsatt att den finns upptagen i flerårsplanerna – i första hand komma till utförande genom en omprioritering i planerna. I andra hand kan regeringen om det blir aktuellt söka finansiera den nödvändiga vägupprustningen i samband med att regeringen anvisar medel för sysselsättningsfrämjande väginvesteringar. Det kan vidare bli aktuellt att finansiera en vägupprustning även om de två finansieringssätt som sålunda redovisats vid något tillfälle inte går att tillämpa. I sådana fall kan numera anslaget B 8 Tjänster till utomstående användas för ifrågavarande vägupprustningar.

Under hänvisning jämväl till det nu anförda avstyrker utskottet även motionerna T201 (vpk) om upprustning av *väg 346 mellan Rossön och Flybäcken* samt T348 (fp) om upprustning av *vissa länsvägar i Älvsborgs län.*

3 Övriga frågor

3.1 Ortnamnsmärkning m. m.

I motion T324 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om behovet av generösare och mera likartad tillämpning av reglerna för ortnamnsmärkning och om rättvisare kostnader härför.

Såsom utskottet erinrade om i sitt betänkande TU 1984/85:13 med anledning av en motion i samma syfte som den nu aktuella ombesörjes vägvisningen vid våra riks- och länsvägar av vägverket. För arbetet med vägvisningen har vägverket utarbetat en vägvisningsplan. Denna plan bygger på trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Lokaliseringsmärken av olika slag – pilar, ortnamnsskyltar, avståndsskyltar – har till uppgift att hjälpa trafikanterna att orientera sig. Trafikanternas förmåga att uppfatta skyltar har emellertid av expertisen på området sagts vara begränsad. Av trafiksäkerhetsskäl har det därför ansetts vara viktigt att antalet skyltar kan hållas nere, liksom att skyltarna inte innehåller för mycket text. Detta har också förklarats vara väsentligt av kostnadsskäl.

Enligt de meddelade anvisningarna skall ortnamnsmärke alltid sättas upp vid ort till vilken vägvisning leder. Även för annan ort av betydelse för trafiken må ortnamnsmärke sättas upp liksom då så erfordras för tätortsdel. Ortnamnsmärke kan vidare sättas upp vid vattendrag, bro eller annan plats av betydelse för orienteringen. Däremot har något behov av utmärkning av landskapsgräns varken av vägverket eller trafiksäkerhetsverket ansetts föreligga för trafikanterna i gemen. I andra sammanhang redovisade motiv för utmärkning av sådant slag har inte heller ansetts bärande.

I anslutning till vad som anförts må dock framhållas att vägverket enligt vad utskottet erfarit under senare år intagit en något generösare attityd i vad gäller utmärkning av kommungränser m. m.

Enligt utskottets uppfattning bör det alltjämt få ankomma på vägverket att, i enlighet med utfärdade föreskrifter, få ta ställning till här berörda frågor. Hänsyn måste härvidlag – såsom tidigare skett – tas till trafiksäkerhets-, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon anledning från riksdagens sida att vidta någon särskild åtgärd med anledning av motionsyrkandet inte föreligga, varför detsamma avstyrks.

3.2 Frågor om vägsaltning m. m.

I motion T343 (c) yrkas – under hänvisning bl. a. till vägsaltningens nackdelar ur bl. a. miljö- och trafiksäkerhetssynpunkter – att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om förbud mot vägsaltning.

Frågan om saltningen av vägarna och dess omfattning är som utskottet tidigare vid flera tillfällen framhållit av stor betydelse inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna vintertid är enligt vägverket beroende av ett komplicerat samspel mellan trafikanternas beteenden och effekten av olika väghållningsåtgärder. Frågorna härom har sedan länge studerats av verket i samarbete med väg- och trafikinstitutet samt korrosionsinstitutet m. fl. och har bl. a. resulterat avsevärt i minskad vägsaltning i stora delar av landet.

Förekommande saltning har dock i flera avseenden – inte minst miljö- och samhällsekonomiskt – visat sig medföra stora olägenheter och kostnader. Mot bakgrund härav har det framstått som alltmer angeläget att finna andra metoder för vinterväghållningen, som har mindre negativa effekter på miljö, fordon och vägkonstruktioner. Vägverket och väg- och trafikinstitutet har därför påbörjat arbetet med ett långsiktigt forsknings- och utvecklingsprogram för att få fram nya halkbekämpningsmetoder.

Programmet omfattar tre delar. För det *första* skall de s. k. saltfria regionerna utökas. För det *andra* är avsikten att ta fram alternativa metoder för vintervägh ållningen där salt *ersätts* med ett annat kemiskt ämne alternativt sand eller mekaniska åtgärder. För det *tredje* skall alternativa metoder som *minskar* användningen av salt tas fram. Målet har angetts vara att på bättre och annat sätt kunna sköta vintervägh ållningen. Det nämnda programmet avses genomföras främst av vägverket och väg- och trafikinstitutet. Det anses dock angeläget att även de kommunala väghållarna deltar i arbetet, eftersom saltning sker också i tätorterna. Avsikten är att programmet praktiskt skall genomföras under de närmaste åren. Då saltningsproblemen till stor del är gemensamma för de nordiska länderna har det vidare ansetts vara ett nordiskt intresse att gemensamt satsa FoU-resurser inom området.

Vad utskottet härom nu anfört synes till väsentlig del innebära att *syftet* med motionärernas yrkande i en nära framtid kan komma att tillgodoses. Någon lagstiftning i ämnet, som föreslagits i motionen, bör i vart fall – och med tanke inte minst på den omfattande förbudslagstiftning vi redan har på olika områden – enligt utskottets uppfattning inte komma i fråga. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av det fortsatta utvecklingsprogrammet samt härav föranledda åtgärder avstyrks i motionen i fråga.

Även i motion T285 (fp) erinras om vägsaltningens skadeverkningar och det pågående forsknings- och försöksarbetet på området. Då enligt motionären något skogslän med "blandat vinterklimat" skall "användas" i samband med försöksarbetet föreslås att riksdagen uttalar sig för att Värmland utses som sådant "försökslän".

Enligt vad utskottet erfarit har av tekniska och andra skäl vissa försökslän övervägts – dock ännu inte Värmland. Utskottet anser det för övrigt närmast böra ankomma på de ansvariga för nämnda forskningsprojekt att själva och utifrån de för projektets genomförande lämpligaste förhållandena och i övrigt mest relevanta fakta avgöra vilken eller vilka regioner som bör komma i fråga. Utskottet förutsätter också att så sker. Något uttalande härom från riksdagens sida synes i vart fall inte påkallat, varför motionen i fråga avstyrks.

Utskottet hemställer

Anslags- och bidragsfrågor (mom. 1–33)

1. att riksdagen till *Vägverket: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 7 530 000 kr.,

2. att riksdagen till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 4 420 000 000 kr.,

3. att riksdagen medger att regeringen lämnar vägverket de beställningsbemyndiganden för den statliga vägdriften som föredragande departementschefen i propositionen förordat,

4. att riksdagen medger att regeringen i enlighet med föredragandens förslag – vid behov när allmän väg övergår till kommunal eller enskild väghållning – får låta vägverket överföra medel motsvarande gällande statsbidrag mellan anslagen Drift av statliga vägar och Bidrag till drift av kommunala vägar och gator resp. Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.,

5. att riksdagen godkänner att jämkning av kostnadsramarna för åren 1986 och 1987 får ske i enlighet med föredragandens förslag,

6. att riksdagen godkänner att jämkning mellan drift- och byggandeanslagen för den statliga väghållningen får ske i enlighet med föredragandens förslag,

7. att riksdagen godkänner att vägverket får träffa hyresköpavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningstillgångar motsvarande ett anskaffningsvärde av 70 000 000 kr.,

8. beträffande *särskilt anslag för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T211 (c) yrkande 2,

9. beträffande *förstärkning av anslaget för drift och underhåll av vägarna på Gotland*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T326 (c),

10. beträffande *viss prioritering av medel för vägarna i Norrlandslänen*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T335 (m) i denna del och 1985/86:T336 (m) likaledes i denna del,

11. beträffande *viss prioritering av Jämtlands län vid fördelning av underhållsmedlen*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T322 (s) i denna del,

12. beträffande *forskning och provning inom vägväsendet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T306 (c),

13. beträffande *kompletteringstrafik på allmänna färjeleder*
att riksdagen med anledning av propositionen i denna del (mom. 6, s. 23 i budgetprop.) och motion 1985/86:T346 (vpk) samt med avslag på motion 1985/86:T424 (m) yrkande 5 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. att riksdagen godkänner den i propositionen förordade ändringen av vägplaneringen,

15. att riksdagen till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1 000 000 000 kr.,

16. beträffande *planeringsramarna m. m.*
att riksdagen med anledning av föredragandens uttalanden härom samt motion 1985/86:T424 (m) yrkande 5 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. beträffande *byggande av broar genom låne- eller leasingförfarande*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T239 (c),
b) avslår motion 1985/86:T202 (m),
c) avslår motion 1985/86:A477 (c) yrkande 9,

18. beträffande *vissa vägtullsprojekt*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T295 (m) yrkande 2,
b) avslår motion 1985/86:T424 (m) yrkande 6,

19. beträffande *motorvägstandard på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motion 1985/86:T260 (vpk) yrkande 3,

20. beträffande *prioritering av medel för bärigheten hos broar samt upprustning av tjälskadedrabbade vägar i Norrlandslänen*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T335 (m) i denna del och 1985/86:T336 (m) likaledes i denna del,

21. beträffande *prioritering av Jämtlands län vid fördelning av byggnadsanslaget m. m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T322 (s) i denna del,
b) avslår motion 1985/86:A477 (c) yrkande 8,

22. beträffande *den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del
a) avslår motion 1985/86:T272 (c) yrkandena 1 och 2,
b) avslår motion 1985/86:T260 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2,

23. beträffande *snabbare upprustning av E 6*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T237 (c) yrkande 1,
b) avslår motion 1985/86:T339 (s) i denna del,

24. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T317 (vpk) yrkande 2 antar ett inom kommunikationsdepartementet upprättat och till detta betänkande fogat förslag (bilaga) till ändring i väglagen (1971:948),

25. beträffande *kommunernas ansvar för väghållningen*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T424 (m) yrkande 5 i denna del utan åtgärd,

26. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 3, 1985/86:T317 (vpk) yrkande 1, 1985/86:T395 (fp) yrkande 1 och 1985/86:T414 (m) yrkande

1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 651 000 000 kr.,

27. att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag och med avslag på motionerna 1985/86:T334 (vpk) i denna del samt 1985/86:T395 (fp) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m.,

b) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1985/86:T334 (vpk) i denna del och 1985/86:T414 (m) yrkande 2 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 360 000 000 kr.,

28. att riksdagen

a) beträffande ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar avslår motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 4 och 1985/86:T231 (m),

b) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motion 1985/86:T211 (c) yrkande 5 till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 360 500 000 kr.,

29. att riksdagen godkänner den av föredraganden förordade möjligheten att omfördela bidragsmedel mellan drift- och byggandeanslagen för enskilda vägar,

30. att riksdagen till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 30 000 000 kr.,

31. att riksdagen

a) till *Tjänster till utomstående* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 31 900 000 kr.,

b) godkänner vad som anförts i propositionen om användningen av anslaget för vissa väghållningsåtgärder med anledning av översvämningarna under hösten 1985,

32. att riksdagen medger att vägverket lämnas det beställningsbemyndigande avseende reservbromateriel som föredragande departementschefen förordat,

33. att riksdagen till *Vägverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 35 300 000 kr.,

Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 34–59)

34. beträffande *bro över Dalälven vid Hovnäs*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T344 (c),

35. beträffande *nybyggnad av riksväg 27 förbi Värnamo*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T268 (s),

36. beträffande *nybyggnationen av riksväg 31*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T275 (s),

37. beträffande *utbyggnad av riksväg 41*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T238 (fp) och 1985/86:T429 (m),

38. beträffande *riksvägarna 44 och 45*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T236 (s), 1985/86:T298 (c) och 1985/86:T408 (fp),

39. beträffande *allmän färjeled mellan Ven och Landskrona*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T215 (s),

40. beträffande *riksväg 23*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T287 (s) yrkande 1 och 1985/86:T349 (s) i denna del,

41. beträffande *vägutbyggnader i Kristianstads län*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T257 (c) yrkandena 1 och 2,

42. beträffande *upprustning av väg 164*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T411 (c),

43. beträffande *upprustning av Europaväg 18*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T311 (s),

44. beträffande *väg 181 m. m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86-T342 (c),
b) avslår motion 1985/86:T400 (m),
c) avslår motion 1985/86:T423 (fp),

45. beträffande *vägförbindelse mellan Valdemarsvik och Göteborg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T412 (c),

46. beträffande *utbyggnad av Europaväg 4*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T347 (m) och 1985/86:T350 (fp),

47. beträffande *bro mellan fastlandet och Torsö*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T279 (s),

48. beträffande *byggande av vägar i Jönköpings län, m. m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T318 (c),
b) avslår motion 1985/86:T338 (m),

49. beträffande *ett program för väg- och broprojekt inom Bohuslän*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T276 (fp),

50. beträffande *sörmländska trafiklösningar i vad avser vägar*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T328 (s, m, fp, c) i denna del,

51. beträffande *planeringen av väganslagen*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T420 (fp),

52. beträffande *vägbyggen i Värmlands län*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T315 (s),
b) avslår motion 1985/86:T418 (c, m, fp),

53. beträffande *förbättrade kommunikationer inom Bergslagen*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T345 (s),

54. beträffande *principerna för fortsatta investeringar i vägnätet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T262 (m),

55. beträffande *utbyggnad av Europaväg 66*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T292 (fp), 1985/86:T299 (m), 1985/86:T349 (s) i denna del och 1985/86:T351 (c),

56. beträffande *vägplanerings- och utbyggnadsfrågor avseende*

Stockholmsregionen m. m.

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T295 (m) yrkande 1,

b) avslår motion 1985/86:T337 (fp),

c) avslår motion 1985/86:T340 (vpk) yrkandena 1 och 4,

57. beträffande *upprustning av väg 83*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T213 (c),

b) avslår motion 1985/86:T232 (fp),

c) avslår motion 1985/86:T341 (vpk),

58. beträffande *upprustning av väg 346 mellan Rossön och Flybäcken i norra Jämtland*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T201 (vpk),

59. beträffande *upprustning av vissa länsvägar i Älvsborgs län*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T348 (fp),

Övriga frågor (mom. 60–62)

60. beträffande *ortnamnsmärkning m. m.*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T324 (c) yrkande 1,

61. beträffande *lag om förbud mot vägsalt*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T343 (c),

62. beträffande *forskningsprojektet om minskade skadeverkningar av vägsalt*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T285 (fp).

Stockholm den 19 mars 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c) och Sven Henricsson (vpk).

1. Särskilt anslag för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar (mom. 8)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "särskilt anslag" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom motionärerna därvid anfört införs årligen på en tredjedel – ca 30 000 km – av länsvägnätet bärighetsrestriktioner till följd av tjällossning. De mest omfattande inskränkningarna förekommer i skogslänen och drabbar därvid hårt den lokala och regionala transportförsörjningen. Råvaran till skogsindustrin, som är den bransch som i Sverige svarar för den största nettoexporten – 46 miljarder kronor – tas sålunda till stor del fram på vägar där *bärigheten* ofta är ett stort problem.

Ett annat problemområde är *beläggningarna*. 21 % eller 14 000 km av det belagda vägnätet är i behov av åtgärder, varav ca 9 000 km utgör akuta behov.

Det tredje särskilda problemområdet är *broarna*. 3 000 av landets 12 000 broar är byggda före 1944, när högsta bruttovikten var 15 ton. 7 000 broar, byggda före 1964, är inte beständiga mot salt och kräver åtgärder. För att inte äventyra broarnas funktion behöver olika brister åtgärdas inom en tioårsperiod, vilket kräver årliga insatser motsvarande ca 60 milj. kr. utöver nuvarande nivå på underhållsarbeten. För att ersätta de äldsta och mest skadade broarna krävs ytterligare ca 50 milj. kr. årligen.

Till Drift av statliga vägar har regeringen äskat nästan 200 milj. kr. mindre än vad som erfordras för att anslaget skall kunna bibehållas på oförändrad real nivå. Detta kommer att leda till ytterligare eftersättning av vägunderhållet. Utskottet anser därför i likhet med motionärerna att de eftersläpande underhållsbehoven i stället kräver en kraftig real ökning av anslagsmedlen för ändamålet. En sådan ökning av dessa bör av vägverket koncentreras till de tre ovan nämnda problemområdena bärighet, beläggningar och broar. För att så skall bli möjligt föreslår utskottet, med tillstyrkande av motionen i denna del, att ett nytt särskilt anslag, *Åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar*, inrättas på statsbudgeten. Anslaget bör för budgetåret 1986/87 tas upp med 500 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

> 8. beträffande *särskilt anslag för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 2 till *Åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett anslag på 500 000 000 kr.,

2. Kompletteringstrafik på allmänna färjeleder (mom. 13)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "till känna" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även i motion T424 (m) tillstyrks en avgiftsbeläggning av kompletteringstrafiken.

Utskottet finner det för sin del vara en fördel för de närmast berörda intressenterna att på det sätt föredraganden föreslagit själva kunna bestämma om trafikens utformning utöver den tid staten ansvarar för densamma och därigenom erhålla den ytterligare färjeservice som befinns önskvärd. Under hänvisning härtill tillstyrks förslagen och avstyrks följaktligen yrkandet i motion T346 (vpk) om avslag på regeringens förslag i ämnet.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

> 13. beträffande *kompletteringstrafik på allmänna färjeleder*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T424 (m) yrkande 5 i denna del och med avslag på motion 1985/86:T346 (vpk) godkänner regeringens förslag (mom. 6, s. 23 i budgetprop.) härom.

3. Byggande av broar genom låne- eller leasingförfarande, m. m. (mom. 17)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Agne Hansson (c) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "motionerna i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

I överensstämmelse med vad som anförts i motionerna bör i det nuvarande finansiella läget behovet av kapitalresurser för byggande av broar kunna tillgodoses genom "extern finansiering". Förutom att tillgängligt kapital kan utnyttjas för lönsamma samhällsinvesteringar bidrar sådana investeringar till att upprätthålla entreprenörernas kompetens och vidmakthålla deras byggorganisation i en svag byggkonjunktur. Härtill kommer sysselsättningseffekterna och entreprenörernas behov av referensobjekt.

Det finns alltså enligt utskottets uppfattning en rad skäl att i nuvarande statsfinansiella läge pröva nya finansieringsmetoder, speciellt när byggföretagen förklarat sig beredda att ställa kapital till förfogande för brobyggen. Vägverket torde kunna förränta och amortera lånen med i stort sett de driftmedel som frigörs när färjetrafiken läggs ned.

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

Vad beträffar yrkandet i den förstnämnda motionen i denna del vill

utskottet ytterligare understryka statsmakternas tidigare, av motionärerna åberopade, uttalanden om lämpligheten av att ersätta färjeförbindelserna med broar.

Vad utskottet härom anfört, vilket i principfrågan innebär ett tillgodoseende i väsentliga delar av motionsyrkandena i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *byggande av broar genom låne- eller leasingförfarande, m. m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1985/86:T239 (c), 1985/86:T202 (m) och 1985/86:A477 (c) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Vissa vägtullsprojekt (mom. 18)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Riksdagen har" och slutar med "ett *vägtullssystem*" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion T295 (m) erinras om den alltför knappa tilldelningen av medel för vägbyggande inom huvudstadsregionen.

Under den kommande planperioden 1988–1997 måste enligt motionen riksdagens trafikpolitiska beslut från år 1979 om en samhällsekonomiskt grundad fördelning av investeringsresurserna slå igenom också på vägbyggandets område. Detta sägs kräva att en större andel än hittills av tillgängliga vägbyggnadsanslag går till de stora och eftersatta vägbehoven i Stockholms län. Under alla förhållanden bör enligt motionen regionen erhålla vad som följer av dess mångsidiga funktioner, mångfald av fristående näringslivscentra och härav följande krav på transportapparaten.

Liknande synpunkter kan enligt utskottets uppfattning anföras även beträffande andra regioner inom landet. Som ett sätt att finansiera angeläget vägbyggande vill utskottet med anledning härav peka på möjligheten att ta ut vägtullar på lämpliga vägsträckor. Detta bör i vart fall snarast utredas.

I motion T424 (m) erinras vidare om det bl. a. från näringslivshåll framlagda förslaget om en s. k. *motorvägstriangel Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm*. Utskottet ställer sig i princip positivt till ett genomförande härav. För hela systemet eller delar därav torde det dock därvid – med hänsyn till bristen på ordinarie vägbyggnadsmedel – visa sig nödvändigt att överväga *vägtullar för finansieringen*. Utskottet tillstyrker för sin del att så sker.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av de båda motionsyrkandena, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *vissa vägtullsprojekt*

att riksdagen med bifall till motionerna 1985/86:T295 (m) yrkande 2

och 1985/86:T424 (m) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Motorvägsstandard på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län (mom. 19)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion T260 (vpk) yrkas avslag på förslaget om byggande av motorväg på nämnda vägsträcka. Motionärerna har därvid hänvisat till att vägverket inte funnit trafikunderlaget vara så stort att anläggande av motorväg därstädes är motiverat. Däremot har utbyggnad av vägen som motortrafikled tillstyrkts.

Utskottet finner det för sin del – med hänsyn bl. a. till vikten av att väl hushålla med de knappa investeringsmedlen samt motorvägarnas skadliga effekter ur miljösynpunkt m. m. – inte lämpligt att ge nämnda väg motorvägsstandard och avstyrker därför föredragandens förslag härom. Härav följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandet i fråga.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

> 19. beträffande *motorvägsstandard på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T260 (vpk) yrkande 3 avslår regeringens förslag i denna del,

6. Den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning (mom. 22)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet finner" och på s. 18 slutar med "och genomförs" bort ersättas med text av följande lydelse:

Stora motorvägar innebär, som motionärerna framhåller, i sig en kraftig miljöpåverkan genom de stora naturingrepp som sker. Vad som dock är än allvarligare är utsläppen av kväveoxider från biltrafiken. Därför framhåller motionärerna vikten av att den långväga och tunga godstrafiken i ökad utsträckning bör föras över på järnväg och till sjöss.

Försurningen och skogsdöden måste enligt motionen hejdas. Hittills har intresset till stor del koncentrerats på att få ned utsläppen av svavel. Dessa ansträngningar har varit framgångsrika. Men det räcker inte med att begränsa svavelutsläppen. Kväveoxiderna spelar en nyckelroll när det gäller försurningsskador och skogsdöd.

Personbilarnas utsläpp kommer visserligen att minska kraftigt efter hand som katalytisk avgasrening införs. Men det dröjer till in på 2000-talet innan alla bilar är katalysatorbilar. För att begränsa skadeverkningarna av kväveoxidutsläpp från kommunikationssektorn räcker det enligt motionärerna inte med katalytisk avgasrening. Det krävs också förändringar av trafikstrukturen.

Utskottet vill i anslutning härfill erinra om de uttalanden i denna fraga som gjorts av jordbruksutskottet i dess av riksdagen godkända betänkande JoU 1985/86:11 (s. 10).

Många väginvesteringar ger positiva miljöeffekter, inte minst genom att bristfälliga och därmed trafikfarliga vägsträckningar förbättras. Utskottet ställer sig självklart positivt till att sådana väginvesteringar genomförs så att E 6 kan få en väsentligt högre vägstandard. Det förtjänar dock att understrykas att förslag till stora, resurskrävande motorvägssystem, vilkas syfte är att prioritera vissa regionalt begränsade vägupprustningar, måste bli föremål för en omsorgsfull prövning.

Den typ av extremt storskaliga vägsatsningar som Scandinavian Link utgör kommer dessutom, enligt trafikutskottets uppfattning, att i dagens samhällsekonomiska situation med nödvändighet innebära att ytterligare medel dras bort från ordinarie väganslag, med ännu sämre underhåll och upprustning till följd. Detta måste i sin tur vara till nackdel för hela landet. Mot bakgrund av vad sålunda anförts avstyrker utskottet propositionens förslag i denna del.

Vad utskottet nu anfört – vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna – innebär ett tillstyrkande av yrkandet i denna del i motion T272 (c) samt ett tillgodoseende i väsentliga delar av motion T260 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 ävensom till viss del av yrkande 2 i förstnämnda motion.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

> 22. beträffande *den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning*
> att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T272 (c) yrkande 1 samt med anledning av motion 1985/86:T260 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 ävensom motion 1985/86:T272 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning (mom. 22)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet finner" och på s. 18 slutar med "och genomförs" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom förut nämnts har enligt handlingsplanen två av tre vägobjekt redan påbörjats. Det tredje, *motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla*, har som framhålls i motion T260 (vpk) mött mycket starkt motstånd i Västsverige och av lokalbefolkningen. Beträffande sträckan Stora Höga–Uddevalla berörs framför allt Ljungskile i olika grad beroende på alternativ sträckning. Regeringens beslut att redan i januari 1985 uppdra åt vägverket att projektera ovannämnda motorväg togs i all hast i samband med att Volvos planer på etablering i Uddevalla offentliggjordes. Tanken är att vägbygget skall påbörjas redan år 1987 för att tillfredsställa bilföretagets krav.

Det trafikunderlag som normalt krävs för att motivera motorvägssatsning-

ar är ca 15 000 fordon per dygn. Trafiken söder om Uddevalla är i dag mindre än hälften av detta. För sträckan finns i vägverkets tidigare planer, dvs. före regeringens ingripande, endast en serie åtgärdsförslag för att minska olycksriskerna. En sådan satsning har, som motionärerna framhåller, stark folklig förankring i motsats till motorvägsplanerna. Skillnaden kostnadsmässigt är anmärkningsvärd. Enligt vägverkets tidigare prioritering skulle hela E 6:an norr om Göteborg kunna förbättras för 300 milj. kr., medan enbart de fyra mil motorväg som möter allt starkare motstånd nu beräknas till ca 1 miljard kronor.

Oavsett vilket alternativ som väljs för sträckan Stora Höga–Uddevalla och även om motorvägsplanerna krymps ner till en motortrafikled, nu nämnt av kommunikationsministern, handlar det vidare enligt motionärerna om ett onödigt och dyrbart projekt för att tillgodose Gyllenhammargruppens intressen. Om en sådan satsning görs betyder det att den mycket starka folkliga opinionen körs över och att Bohuslän hotas av förödelse av hela samhällen, som t. ex. Ljungskile, alternativt att stora natur- och kulturvärden i skogsbygden går till spillo. Skogsdöden, i en redan hotad region, påskyndas av varje satsning som förutsätter en ökning av landsvägstrafiken.

När det gäller vägsträckan mellan Stenungsund och Uddevalla nämns också i motionen att motorvägen till för ett år sedan var helt oplanerad. Det brukar i övriga fall ta 10–15 år av noggrann planering innan en landsväg kan byggas. I budgetpropositionen återfinns nu det förslag som tillfredsställer ScanLink-idéerna och som är det dyraste bygget i vägverkets historia.

Verket fråntas också enligt motionärerna sin auktoritet genom regeringens samarbete med Volvo och Nordiska rådets nya roll som övernationellt organ. De förändringar som skett under det senaste året sägs vidare förändra den regionala balansen på ett drastiskt sätt. Anpassningen till storföretagens krav på supersnabba transporter leder till att nödvändiga vägsatsningar i t. ex. Norrlandsregionen fördröjs ytterligare.

Utskottet delar i princip den uppfattning motionärerna sålunda givit uttryck åt och avstyrker följaktligen propositionen i här berörd del. Däremot bör, såsom motionärerna understrukit, E 6 rustas upp av trafiksäkerhetsskäl på här nämnda avsnitt, vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna.

Vad utskottet nu anfört innebär ett tillstyrkande av nämnda motion i dessa delar. Det innebär också ett tillgodoseende i väsentliga delar av motion T272 (c) likaledes i berörda delar.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

> 22. beträffande *den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning*
>
> att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T260 (vpk) yrkandena 1 i denna del och 2 samt med anledning av motion 1985/86:T272 (c) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet har" och slutar med "i väglagen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill med anledning av lagförslaget erinra om att den långa raden av sänkta statsbidrag till kommunerna innebär en övervältring av allmänna kostnader från staten till kommunerna. Härigenom kommer en allt större del av finansieringsbördan att skjutas över på den proportionella kommunalskatten. Staten har dock helt andra möjligheter än en kommun att via lagstiftning åstadkomma finansiella resurser. Kommunerna är hänvisade till kommunalskatt på fysiska personer eller möjligen avgifter.

Den förändring av skattetrycket innebärande övervältring på kommunerna som nu sker – om regeringens förslag till ökat kommunalt väghållningsansvar blir riksdagens beslut – förstärker, såsom framhålls i motion T317 (vpk), en orättvis fördelning. På sikt drabbas de ekonomiskt svagare grupperna. I likhet med motionärerna anser utskottet att sådana åtgärder i varje fall skall ske först efter ingående utredningar som garanterar en fördelningspolitiskt riktig lösning. Hela frågan om fördelning av uppgifter och finansiellt ansvar mellan staten och kommunerna tillhör sålunda skattepolitiken och borde få sin prövning i samband med en grundlig översyn av hela kommunalskatteproblemet med målinriktningen att pröva en gemensam statskommunal enhetsskatt. I avvaktan på sådana åtgärder är utskottet inte berett att tillstyrka nu föreliggande förslag till kostnads- och ansvarsfördelning vad gäller de statskommunala vägarna. I enlighet härmed avstyrks också det nu aktuella lagförslaget.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

> 24. att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T317 (vpk) yrkande 2 avslår det av regeringen i propositionen framlagda förslaget till ändring i väglagen (1971:948),

9. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet finner" och på s. 21 slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den kommunala sektorn har, såsom framhålls i motion T414 (m), genom sin ekonomiska tyngd en nyckelroll i arbetet med att sanera den svenska ekonomin. Ungefär en fjärdedel av de sammanlagda kommunala utgifterna täcks av statsbidrag. Denna situation är även enligt utskottets uppfattning orimlig med tanke på det stora statliga budgetunderskottet och det faktum att kommuner och landsting under senare år byggt upp betydande finansiella resurser. Den kommunala sektorns finansieringskapital uppgick sålunda till över 30 miljarder kronor i 1983 års bokslut.

Regeringen har i årets budgetproposition insett vikten av att på detta

område reducera statsbidragen för att härigenom dämpa det statliga budgetunderskottet som ett led i saneringen av vårt lands ekonomi. Enligt utskottets uppfattning är det emellertid möjligt att ytterligare skära ned statsbidragen till kommunerna för byggande resp. drift av kommunala vägar och gator. Detta kan ske utan att denna åtgärd på ett avgörande sätt får negativa effekter för kommunernas vägar och gator. Utskottet föreslår därför att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anslås 600 milj. kr.

Särskilt drabbade kommuner bör kunna kompenseras på annat sätt och i enlighet med motionsledes (m) i särskild ordning framlagda förslag.

Genom vad utskottet sålunda anfört tillgodoses till viss del yrkandet i motion T211 (c) om en anslagsminskning med 200 milj. kr. Utskottet avstyrker däremot yrkandena i motion T317 (vpk) om en höjning av anslaget med 100 milj. kr. och T395 (fp) om avslag på regeringens besparingsförslag i denna del.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. att riksdagen med avslag på regeringens förslag samt motionerna 1985/86:T317 (vpk) yrkande 1 och 1985/86:T395 (fp) yrkande 1, med anledning av motion 1985/86:T211 (c) yrkande 3 samt med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 600 000 000 kr.,

10. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet finner" och på s. 21 slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom erinras om i motion Fi219 (fp) föreslår regeringen en indragning av statsbidrag till kommunerna på 2–2,5 miljarder kronor. Beloppet går inte att närmare precisera eftersom det saknas en redovisning i budgetpropositionen. Dessa besparingar består av ett stort antal poster: sänkning av statsbidraget till lärarlöner, avskaffande av ett bidrag till landstingens barn- och ungdomstandvård, ändrade betalningsrutiner vid utbetalning av förskott för KBT och bostadsbidrag, minskning av bidraget till lokal och regional kollektiv persontrafik m. m.

Såsom motionärerna därvid framhållit vittnar valet av besparingsobjekt inom den kommunala sektorn om en anmärkningsvärd brist på kunskap och/eller känsla för de regionalpolitiska konsekvenserna av förslagen. Statsbidragsminskningen bör i stället göras på ett så generellt sätt som möjligt. Av regionalpolitiska och andra skäl kan utskottet därför inte förorda en minskning av nu förevarande anslag och avstyrker därför regeringens förslag härom.

Vad utskottet nu anfört innebär ett tillgodoseende av syftet med yrkandet i motion T395 (fp) i denna del och av motsvarande yrkande i motion T317

(vpk) medan däremot motionerna T211 (c) och T414 (m) i motsvarande delar avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 3 och 1985/86:T414 (m) yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1985/86:317 (vpk) yrkande 1 och 1985/86:T395 (fp) yrkande 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 751 000 000 kr.,

11. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet finner" och på s. 21 slutar med "berörda motionsyrkanden" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T211 (c) har förevarande anslag under en följd av år fått kraftiga reala påslag. Bl. a. mot bakgrund av det förväntade goda finansiella läget för kommunerna under bidragsåret 1987 aviserar regeringen att en särskild utredare skall tillkallas för att utreda formerna och de finansiella förutsättningarna för ett ökat kommunalt väghållningsansvar. Utskottet stöder regeringens huvudinriktning när det gäller det aktuella anslaget men menar att kommunerna redan 1987 bör ta ett större ekonomiskt ansvar för de egna vägarna och gatorna och föreslår därför med tillstyrkande av motionen i denna del en ytterligare sänkning av det statliga bidraget med 200 milj. kr. Härigenom avstyrks yrkandena i motionerna T317 (vpk) om en höjning av anslaget till 751 milj. kr. och T395 (fp) om avslag på regeringens besparingsförslag samt T414 (m) yrkande 1 om en minskning av anslaget till 600 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motionerna 1985/86:T317 (vpk) yrkande 1, 1985/86:T395 (fp) yrkande 1 och 1985/86:T414 (m) yrkande 1 samt med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 3 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 451 000 000 kr.,

12. Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet finner" och på s. 21 slutar med "berörda motionsyrkanden", bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet kan för sin del inte godta regeringens besparingsförslag. Av de principiella skäl som anförs i motion T317 (vpk) motsätter sig utskottet

sålunda att en minskning av statsbidragen till kommunerna på detta område sker nu och på det sätt regeringen föreslagit. Anslaget bör därför enligt utskottets uppfattning och med tillstyrkande av nämnda motion i denna del tas upp med 751 milj. kr.

Vad utskottet nu anfört innebär till väsentlig del ett tillgodoseende av yrkandet i motion T395 (fp) i denna del.

Däremot avstyrker utskottet yrkandena i motionerna T211 (c) och T414 (m), båda i nu berörda delar om minskning av anslaget i förhållande till regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 3 och 1985/86:T414 (m) yrkande 1, med anledning av motion 1985/86:T395 (fp) yrkande 1 samt med bifall till motion 1985/86:T317 (vpk) yrkande 1 till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 751 000 000 kr.,

13. Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar föredragandens uppfattning att kommunerna bör ta ett större ansvar för den kommunala väghållningen och tillstyrker därför de nya bidragsreglerna för densamma. Härav följer att utskottet i denna del avstyrker yrkandena i motionerna T334 (vpk) och T395 (fp).

Enligt utskottets uppfattning är det dock möjligt att ytterligare skära ned statsbidragen till kommunerna för byggande av kommunala vägar och gator. Detta kan ske utan att denna åtgärd på ett avgörande sätt får negativa effekter med avseende på utbyggnaden av dessa vägar och gator. Utskottet föreslår därför med tillstyrkande av motion 1985/86:T414 (m) i denna del att till förevarande ändamål för nästa budgetår anslås 300 milj. kr.

Utskottet avstyrker följaktligen övriga motionsyrkanden – avseende oförändrad bidragsgivning eller ett högre anslag än det regeringen äskat för nästa budgetår.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

> 27. att riksdagen
>
> a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1985/86:T334 (vpk) i denna del och 1985/86:T395 (fp) yrkande 2 godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning, m. m.,
>
> b) att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1985/86:T334 (vpk) i denna del samt med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 2 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar*

och gator för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 300 000 000 kr.,

14. Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet kan inte ansluta sig till föredragandens uppfattning härom. Frågan om kommunernas ansvar för den egna väghållningen m. m. bör i enlighet med förslag i motionerna T395 (fp) och Fi219 (fp) ses i ett större sammanhang där regionalpolitiska och fördelningspolitiska synpunkter bör vägas in i de rent vägpolitiska sammanhangen. Under hänvisning till vad som därvid anförts anser sig utskottet sålunda inte kunna biträda föredragandens förslag om en sänkning av bidragsprocenten och avstyrker följaktligen förslaget härom.

Vad utskottet nu anfört beträffande bidragsgivningen innebär i princip ett tillstyrkande av motionerna T395 (fp) i denna del och motion T334 (vpk) likaledes i denna del. Däremot avstyrks motion T414 (m) i motsvarande delar.

Beträffande anslagets storlek däremot tillstyrks regeringens förslag och avstyrks motionsyrkandena härom.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. att riksdagen

a) med anledning av motionerna 1985/86:T395 (fp) yrkande 2 och 1985/86:T334 (vpk) i denna del avslår de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m.,

b) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1985/86:T334 (vpk) i denna del och 1985/86:T414 (m) yrkande 2 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 360 000 000 kr.,

15. Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet är för sin del inte berett att tillstyrka den ändring och försämring av bidragsgivningen på förevarande område som föreslås i propositionen. Framför allt regionalpolitiska skäl talar däremot. Det är också av största vikt att förutsättningarna för en utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken

inte försämras. Mot bakgrund bl. a. härav avstyrker utskottet regeringens förslag i frågan och tillstyrker alltså motion T334 (vpk) i denna del.

Inte heller i anslagsfrågan kan utskottet godta regeringens förslag, då detta innebär en alltför otillräcklig medelsanvisning för nästa budgetår. Med tillstyrkande av förut nämnda motion även i denna del föreslår utskottet därför att anslaget i stället tas upp med 400 milj. kr.

Utskottets ställningstagande i dessa delar innebär ett avstyrkande av motion T395 (fp) i denna del. Yrkandet i motion T414 (m) om en minskning av anslaget i förhållande till regeringens förslag avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. att riksdagen

a) med bifall till motion 1985/86:T334 (vpk) i denna del och med anledning av motion 1985/86:T395 (fp) yrkande 2 avslår de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidragsgivningen till kommunal väg- och gatuhållning m. m.,

b) med avslag på regeringens förslag och motion 1985/86:T414 (m) yrkande 2, samt med bifall till motion 1985/86:T334 (vpk) i denna del till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 400 000 000 kr.,

16. Anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (mom. 28)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "motsvarande del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom anförts i motion T211 (c) skar regeringen i 1983 års budget drastiskt ned anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar*, samtidigt som man sänkte bidragsandelen från 70 % till 50 %. Året efter infördes ett differentierat bidragssystem med fyra olika nivåer. Detta system har emellertid i praktiken visat sig medföra stora avgränsningssvårigheter. Det har därigenom lett till ökad byråkrati och i enskilda fall klara orättvisor.

Utskottet som delar motionärernas uppfattning tillstyrker sålunda att en återgång sker till de regler för statsbidragsgivningen som gällde för budgetåret 1982/83.

Det torde få ankomma på regeringen att föranstalta om härför erforderliga författningsändringar.

Vad utskottet härom anfört innebär ett tillstyrkande av förslagen i denna del i motion T211 (c). Däremot avstyrks yrkandet i motion T231 (m).

Med beaktande av vad som vidare anförts i motion T211 (c) om medelsbehovet för enskilda vägar bör anslaget höjas med 25 milj. kr. till 385,5 milj. kr. Utskottet tillstyrker att så sker.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. att riksdagen

a) beträffande *ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar*, med

bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 4, och med avslag på motion 1985/86:T231 (m) beslutar en återgång till de bidragsregler som gällde för budgetåret 1982/83,

b) med anledning av regeringens förslag samt motion 1985/86:T211 (c) yrkande 5 till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 385 500 000 kr.,

17. Vägplanerings- och utbyggnadsfrågor avseende Stockholmsregionen m. m. (mom. 56)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "*Stockholms län m. m.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Däremot finner utskottet vägande skäl tala för motion T340 (vpk) yrkandena 1 och 4 om *vägutbyggnader i Stockholms län m. m.*

Behoven av trafikpolitiska åtgärder är såsom framhålls i motionen stora inom Stockholms län. Den stora koncentrationen av invånare som har arbetsplatser spridda runt om i länet, ofta långt från bostaden, ställer höga krav på väl fungerande kollektiva lösningar. Det befintliga vägnätet måste vidare enligt motionärerna rustas upp och byggas ut för att lösa svåra miljöproblem orsakade av trafiken.

Stockholmsregionen är även enligt utskottets uppfattning i dag till stora delar uppbyggd efter och anpassad till bilismen. En utbyggnad av vägsystemet är därför nödvändig.

Nya vägar är emellertid motiverade enbart om de medför påtagliga förbättringar av trafiksäkerheten och/eller miljön för de kringboende eller om de ökar framkomligheten för kollektivtrafiken. Nya vägar kan också vara befogade om de bedöms som viktiga inslag för att komma till rätta med den regionala obalansen. De kan också behövas för att trafikförsörja nya bostads- och arbetsplatsområden.

På de i motionen anförda skälen bör bl. a. en omprioritering av medlen för byggande av statliga vägar göras så att anslag kan utges för igångsättande av byggnation av Norra Länken under budgetåret 1986/87.

En utbyggnad av trafikleder utöver Norra Länken behövs också enligt motionen. Värtalänken, Södra Länken/Årstalänken är sålunda nödvändiga projekt som också upptagits i regionplanen.

Följande vägutbyggnader, som uppfyller kraven om bättre trafikmiljöer, och som är angelägna utöver Norra Länken tas vidare upp i motionen, nämligen

- Södra Länken/Årstalänken
- Värtalänken
- Haningeleden via Lissmavägen från Lännersta trafikplats med anslutning till Storängsleden vid Huddinge central och till Lindvretens trafikplats
- Väg 77 mellan Norrtälje och länsgränsen till Uppsala län där vägen för övrigt sedan länge är färdigutbyggd
- Sundbyvägen

- E 3 mellan Rösda och Söderhall
- Lindvretens trafikplats vid Kungens kurva

Andra vägutbyggnader och förbättringar som möjliggör kollektiva tvärförbindelser är också nödvändiga inom regionen.

Utskottet finner det för sin del vara angeläget att de sålunda föreslagna utbyggnaderna kommer till stånd och tillstyrker därför motionärernas förslag härom.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motionen i fråga samt ett tillgodoseende i vissa delar av yrkandena i motionerna T295 (m) yrkande 1 om *vägfrågor i Stockholmsregionen* och T337 (fp) om *vägplanering i Stockholmsregionen* bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 56 bort ha följande lydelse:

> 56. beträffande *vägplanerings- och utbyggnadsfrågor avseende Stockholmsregionen m. m.*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T340 (vpk) yrkandena 1 och 4 samt med anledning av motionerna 1985/86:T295 (m) yrkande 1 och 1985/86:T337 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

18. Upprustning av väg 83 (mom. 57)

Sven Henriesson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Vidare avstyrks" och slutar med "*väg 83*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T341 (vpk) finns det delar av vårt land där den kollektiva trafiken inte kan ersätta fördelarna med vad bilen kan ge. För att människor skall kunna ta sig till och från arbetet, nå affärer och andra serviceinrättningar är bilen för dem en nödvändighet.

Så anges i motionen vara förhållandet för de människor som har sina bostäder belägna mellan Ramsjö och Ånge. Samtidigt är vissa delar av denna vägsträckning i så dåligt skick att det utgör en direkt fara att trafikera vägen. Vissa delar av året är dessa sträckningar nära nog oframkomliga; det gäller vintertid samt under tjällossningstiden.

Det kan inte vara ett orimligt krav, säger motionären, att också människor i dessa områden skall ha rätten till en god vägstandard.

Nämnda sträckning trafikeras också av lastbilar. Från Ånge till Mellansverige är väg 83 den närmaste sträckan. På grund av vägens dåliga skick måste dessa lastbilstransporter ske via en omväg som betyder dyrare transporter och dessutom förlänger tiden för transporten.

Väg 83 har under ett stort antal år varit föremål för uppmärksamhet i Sveriges riksdag. En kraftig folkopinion har utvecklats i berörda områden för att åtgärder skall vidtas för att förbättra vägens standard. Det borde nu enligt motionären vara på tiden att riksdagen uttalar sig för att så skall ske.

Liknande yrkanden har anförts i motionerna T213 (c) och T232 (fp).

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en upprustning av vägen snarast måste komma till stånd och tillstyrker därför motion T341 (vpk).

Vad utskottet nu anfört, som också i allt väsentligt innebär ett tillgodoseende av yrkandena i motionerna T213 (c) och T232 (fp), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 57 bort ha följande lydelse:

> 57. beträffande *upprustning av väg 83*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T341 (vpk) och med anledning av motionerna 1985/86:T213 (c) och 1985/86:T232 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Upprustning av väg 346 mellan Rossön och Flybäcken i norra Jämtland (mom. 58)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "*Älvsborgs län*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T201 (vpk) har genom en viss omläggning av trafiken *dels* från flottning av rundvirke till väg- och järnvägstransport, *dels* av personbefordran från järnväg till landsväg kravet på bärighet m. m. vad gäller *väg 346 mellan Rossön och Flybäcken* blivit större än tidigare.

Då Forsmo–Hoting-banan rustades upp till timmerbana byggdes enligt motionen en stor timmerterminal i Hoting. Till denna terminal körs på lastbil från skogsregionens avverknings- och avläggningsplatser virke för vidare befordran med tåg från Hoting via Forsmo-banan till Örnsköldsvik/Husum. Det är fråga om flera tunga tåg om dygnet. Härigenom har alltså väg 346 i återstående grusbelagt avsnitt mellan Flybäcken och Rossön – ett par mil – blivit extra hårt belastad i samband med övergång till nytt transportsystem för virke. När vidare persontrafiken Hoting–Forsmo–Långsele drogs in och ersattes med landsvägstrafik (buss eller bilar) ökade trafiken med krav på vägbanans kvalitet. Dessa förhållanden, som enligt motionen hängde samman med åtgärder från statens sida, har medfört ökad påfrestning på vägnätet som redan tidigare var svagt. Då det gäller här omnämnd ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik (personer) har vidare, enligt motionen, redan i fjolårets budgetproposition av departementschefen uttalats att i de fall väguppprustning kunde anses behövlig skulle det ankomma på regeringen att besluta härom samt anvisa medel på något sätt.

Det finns även enligt utskottets uppfattning skäl att se en behövlig upprustning av här aktuell vägsträcka som en följd av statens egen trafikomläggning. Åtgärder måste därför vidtas för vägens upprustning. Detta är dessutom motiverat av sysselsättningsläget i området samt av det förhållandet att vägsträckan från Hoting till Flybäcken redan rustats upp och blivit belagd.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionen i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet avstyrker däremot motion T348 (c) om upprustning av *vissa länsvägar i Älvsborgs län.*

dels att utskottets hemställan under 58 bort ha följande lydelse:

58. beträffande *upprustning av väg 346 mellan Rossön och Flybäcken i norra Jämtland*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T201 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

20. Ortnamnsmärkning m. m. (mom. 60)

Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Enligt de" och slutar med "detsamma avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motionen är emellertid ortnamnen av utomordentlig betydelse i vårt samhälle. De är en viktig del av vårt kulturarv. Därför är de viktiga att bevara. En ökad ortnamnsmärkning innebär därför att slå vakt om våra ortnamn.

Vägmärkesförordningen (SFS 1984:79) innebar uppenbarligen vissa lättnader och ökade möjligheter att kunna sätta upp ortnamnsmärken ur även andra synpunkter än rent trafiktekniska. Skilda väghållningsmyndigheter tillämpar emellertid enligt motionären vägmärkesförordningen något olika. Det gäller både i fråga om att ge tillstånd till ortnamnsmärken, och det gäller också frågan om vem som skall bekosta märkena, den enskilde eller myndigheten. I vissa län finner man ortnamnsmärken ganska ofta också vid en by eller t. o. m. enstaka gård. I andra län kan man få köra många mil förbi byar och gårdar och genom socknar utan att mötas av ett ortnamnsmärke.

Förordningen måste enligt motionen få en generösare tillämpning över hela landet, generös såväl när det gäller tillstånd till att sätta upp märken som när det gäller kostnadsfrågan. I kostnadsfrågan bör det sålunda övervägas om inte det allmänna skall stå för kostnaderna för ortnamnsmärkningen. Det sägs vara svårt att hitta en rimlig motivering till varför den som bor i glesbygden själv skall bekosta märkningen av sin hembygd medan den som bor i en större tätort skall få detta betalt av skattebetalarna generellt i landet. Det förklaras dock vara viktigare att ortnamnsmärken sätts upp på ortbornas bekostnad än att de inte sätts upp eller kommer till stånd alls.

Ortnamnsmärkningen bör vidare enligt motionen ske med hänsyn tagen till såväl trafiksäkerhetsekonomiska som miljömässiga aspekter. Invändningar som av trafiksäkerhetsskäl kan resas emot en för rikhaltig flora av märken anses inte gälla de fall som avses beträffande landsbygden. Trafiksäkerhetsskäl talar snarare för en mer frekvent ortnamnsmärkning på landsbygden.

I motsats till en restriktiv ortnamnsmärkning i allmänhet finns enligt motionären en generösare attityd från vägverkets sida vad gäller utmärkning av kommungränser. En sådan hållning motverkar snarare de syften som avses med motionen, då kommungränser inte behövs vare sig för orienteringen eller ur säkerhetssynpunkt. Vad motionären eftersträvar är i första hand en generösare tillämpning av ortnamnsmärkningen på landsbygden för mindre orter, byar och enstaka gårdar.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker därför motionen i här berörda delar.

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

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *ortnamnsmärkning m. m.*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T324 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilt yttrande

Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 34–59)

Gösta Andersson och Agne Hansson anför:

I ett stort antal motioner framförs krav på upprustning eller nybyggnad av olika vägar i skilda delar av landet. Vid behandlingen av dessa motioner har vi anslutit oss till utskottets uppfattning att det inte är riksdagens uppgift att ta ställning till enskilda vägbyggnadsobjekt. Denna uppgift åvilar i första hand regionala organ och vägmyndigheterna.

Vi utgår däremot ifrån att det finns goda skäl för att genomföra de väginvesteringar som aktualiseras i motionerna. Framför allt finns det starka reigonalpolitiska skäl för en upprustning av vägnätet i delar av landet som inte har tillgång till bra kollektiva trafikalternativ. Det är rimligt att dessa regioner kan få en upprustning av vägnätet som ett led i strävandena att uppnå regional balans och en utveckling av näringslivet.

Enligt vår uppfattning är det oroande att det finns en tendens till att samhällets begränsade vägresurser alltmer koncentreras till storskaliga projekt. En fortsättning av denna politik kan resultera i att ett stort antal av de vägobjekt som aktualiseras i motionerna skjuts på framtiden. Den fortsatta planeringen på vägområdet bör enligt vår uppfattning få en starkare regionalpolitisk inriktning. En sådan prioritering av insatserna på vägområdet bör kunna i huvudsak tillgodose de önskemål som framförts i motionerna.

Propositionens lagförslag

Förslag till Lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att 5 § väglagen (1971:948) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §	
Staten är väghållare *i den mån ej Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, statens vägverk förordnar att kommun i stället för staten skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Sådant förordnande får meddelas endast om det är lämpligt med hänsyn till kommunens förutsättningar. Förordnande kan jämkas eller återkallas.*	Staten är väghållare *för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen. Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

Sammanfattning 1
Hemställan i propositionen Anslag till vägväsende m. m. 1
Ändring i väglagen (1971:948) 3
Motionerna 3

Utskottet

1 Anslags- och bidragsfrågor 9
1.1 Ämbetsverksuppgifter 9
1.2 Vägpolitikens inriktning 9
1.3 Underhåll av statliga vägar 10
1.4 Byggande av statliga vägar 14
1.5 Bidragen till kommunala vägar och gator 19
1.6 Bidragen till enskild väghållning 22
1.7 Anslagen Tjänster till utomstående samt Vägverket: Försvarsuppgifter 23
2 Motionsyrkanden beträffande vissa planeringsfrågor samt flerårs- och fördelningsplaner m. m. 23
3 Övriga frågor 26
3.1 Ortnamnsmärkning m. m. 26
3.2 Frågor om vägsaltning m. m. 26
4 Hemställan 28

Reservationer:

1. (c) Särskilt anslag för åtgärder mot eftersatt underhåll av bärighet, beläggningar och broar (mom. 8) 33
2. (m) Kompletteringstrafik på allmänna färjeleder (mom. 13) .. 34
3. (m, fp, c) Byggande av broar genom låne- eller leasingförfarande, m. m. (mom. 17) 34
4. (m) Vissa vägtullsprojekt (mom. 18) 35
5. (vpk) Motorvägsstandard på E 6 mellan Varberg och Långås i Hallands län (mom. 19) 36
6. (c) Den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning (mom. 22) 36
7. (vpk) Den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning (mom. 22) 37
8. (vpk) Regeringens förslag till ändring i väglagen (mom. 24) 39
9. (m) Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26) 39
10. (fp) Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26) 40
11. (c) Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26) 41
12. (vpk) Anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator (mom. 26) 41

13. (m) Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27) 42
14. (fp) Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27) 43
15. (vpk) Anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator (mom. 27) 43
16. (c) Anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. (mom. 28) 44
17. (vpk) Vägplanerings- och utbyggnadsfrågor avseende Stockholmsregionen m. m. (mom. 56) 45
18. (vpk) Upprustning av väg 83 (mom. 57) 46
19. (vpk) Upprustning av väg 346 mellan Rossön och Flybäcken i norra Jämtland (mom. 58) 47
20. (c) Ortnamnsmärkning m. m. (mom. 60) 48

Särskilt yttrande:
Planeringsordningen samt flerårs- och fördelningsplanerna (mom. 34–59) av c-ledamöterna 49

Bilaga
Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948) 50

gotab Stockholm 1986 10464