

Nr 1

Trafikutskottets betänkande med anledning av propositionen 1975:1 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1975/76 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner

Kommunikationsdepartementet m. m.

1. Kommunikationsdepartementet m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker regeringens i propositionen 1975:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under punkterna A 1–A 3 (s. 29–30) framlagda förslag och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Kommunikationsdepartementet* ett förslagsanslag av 7 790 000 kr.,
2. till *Kommittéer m. m.* ett reservationsanslag av 5 100 000 kr., därav hälften att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Extra utgifter* ett reservationsanslag av 430 000 kr.

Vägväsendet

2. Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet. Före behandlingen av de skilda anslagen har regeringen lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 31–70).

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1975/76 under de skilda vänganslagen m. m. innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisas ett förslagsanslag av 6 560 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 71),

att till Drift av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 1 355 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 71–72),

att till Byggnad av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 765 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 72–73),

att till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 73–74),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas ett re-

servationsanslag av 205 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 74–75),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 75–76),

att under budgetåret 1975/76 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållningsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 120 000 kr. samt att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisas ett reservationsanslag av 93 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 76–77),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisas ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 77–78),

att till Tjänster till utomstående anvisas ett förslagsanslag av 12 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 9, s. 78),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 10, s. 78–79).

Motionerna

I motionen 1975:51 av herr Fågelsbo (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att grunderna för ersättning till vägverket för tjänster åt utomstående utformas så att debitering sker enligt faktiska omkostnader.

I motionen 1975:172 av fru Tillander (c) och fru Oskarsson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning och förslag beträffande statsbidrag till byggande av cykelbanor och cykelleder.

I motionen 1975:211 av herr Andersson i Gamleby m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående ansvaret för underhåll av vägar i vissa kustområden.

I motionen 1975:276 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c) hemställs att riksdagen vid behandlingen av frågan om väganslag för nästa budgetår uttalar att Kalmar län tillerkänns anslag i sådan omfattning att vägstandarden i länet snabbt kan förbättras och en bro byggas vid Bjursunds ström.

I motionen 1975:367 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena A 4–5 och C), att riksdagen A. hos regeringen anhåller 4. att riksdagen år 1976 föreläggs förslag till långsiktigt vägprogram för såväl byggande som drift av vägar; 5. att nya vägar projekteras på sådant sätt att värdefull jordbruksmark i största möjliga utsträckning skyddas från exploatering; C. i princip uttalar sig för anläggning och drift av vissa större vägprojekt enligt det system med avgiftsfinansiering som angivits i motionen.

I motionen 1975:369 av herrar Carlsson i Vikmanshyttan (c) och Jonasson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att förteckningen i vägmärkeskungörelsen över upplysningsmärken utökas med märke, som anger var handelsbod på landsbygden och i mindre tätort finns.

I motionen 1975:554 av herr Andersson i Edsbro (c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en tidigareläggning av vägbygget Brottby-Rösa och om nödvändigheten av att medel ställs till förfogande för färdigställande av vägsträckorna Rösa-Norrtälje och Norrtälje-Kapellskär.

I motionen 1975:555 av herr Andersson i Ljung m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade regler för dispositionen av väganslag i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen 1975:565 av herrar Fälldin (c) och Helén (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1-3), 1. att riksdagen ger regeringen till känna att anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar bör till fullo utnyttjas av vägverket och att vägverket redan nu bör få i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn härtill, 2. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1975/76 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 5 200 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 32 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, 3. att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar för budgetåret 1975/76 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 7 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 100 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1975:570 av herrar Henmark m. fl. (fp, c, m) yrkas att riksdagen beslutar hemställa att regeringen anbefaller vägverket göra sådana medelsdisponeringar att de i motionen nämnda vägarbetena kan igångsättas snarast och att medelstillelningen i övrigt sker så att vägnätets standard ger be- tryggande framkomlighet och trafiksäkerhet.

I motionen 1975:571 av herr Hörberg (fp) och fru Fränkel (fp) hemställs att riksdagen begär att regeringen skall låta fastställa normer för vägräckens konstruktion och höjd samt utfärda förbud mot vägräcken med överliggande balk eller rör.

I motionen 1975:572 av herrar Johansson i Skärstad (c) och Magnusson i Nennesholm (c) hemställs att riksdagen beslutar att sådana ekonomiska resurser ställs till vägverkets förfogande att de aviserade indragningarna av allmänt underhåll för vissa vägar icke kommer till stånd.

I motionen 1975:573 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, c, m) hemställs 1. att riksdagen vid framtida anslagstilldelning beaktar vad som i motionen anförts beträffande Älvsborgs län, 2. att anslagsförstärkning som kan bli aktuell under budgetåret 1975/76, exempelvis av konjunkturpolitiska skäl, skall komma Älvsborgs län till del i samma mån som övriga län.

I motionen 1975:578 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning om hur lekmannainflytandet lämpligen bör förstärkas i vägverkets planeringsområden och länens vägförvaltningar.

I motionen 1975:579 av fru Olsson i Helsingborg (c) och herr Fiskesjö (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning av frågan om parkerings- och rastplatser på motorväg och motortrafikled på i motionen anförda grunder.

I motionen 1975:842 av herr Johansson i Holmgården m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en uppräkningsbidraget till enskilda vägar företas enligt vad som i motionen anförts.

I motionen 1975:844 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om ändring av anvisningarna för uppsättande av vägmärken, syftande till minskad restriktivitet vid behandlingen av ansökningar om uppsättande vid allmän väg av upplysningsmärken för vägvisning till samlingslokaler och andra icke kommersiella anläggningar.

I motionen 1975:845 av herr Johansson i Vrångebäck m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om översyn av nu gällande dispositionsrätt för länsstyrelserna i vad gäller det s. k. riksvägsanslaget i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen 1975:846 av herr Johansson i Vrångebäck m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen ger till känna vad som i motionen anförts rörande statsbidragsregler för vägföreningar.

I motionen 1975:847 av herr Johansson i Vrångebäck m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan ändring i väglagen att ledamot av länsvägnämnden adjungeras i länsstyrelsens styrelse i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1975:849 av herr Kristiansson m. fl. (c, m, fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att dels anslaget till enskilda vägar utökas med särskild hänsyn till de behov som kan föreligga för att i första hand göra de riksintressanta områdena mera tillgängliga, dels bestämmelserna rörande statsbidrag till enskilda vägar överses.

I motionen 1975:851 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna att anslaget Särskilda byggnads- och förbättrings-åtgärder avseende statliga vägar bör till fullo utnyttjas av vägverket och att vägverket redan nu bör få i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn härtill i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1975:855 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp) hemställs att riksdagen beslutar om en snabbare utbyggnad av väg E 6 till motorväg på

hela sträckan från Gunnestorp till Fjärås med möjlighet att 1. starta delen Frillesås–Fjärås hösten 1975 i stället för våren 1976, 2. färdigställa nämnda sträcka jämte delen Åskloster–Frillesås senast 1978, 3. öppna sträckan Gunnestorp–Åskloster för trafik senast 1984.

I motionen 1975:856 av herrar Petersson i Ronneby (c) och Elmstedt (c) hemställs att riksdagen hos regeringen framhåller att vid kommande budgetarbete beaktas nödvändigheten av att anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. får en sådan storlek att vägar som fyller kraven för erhållande av statsbidrag också skall – utan alltför långt dröjsmål – kunna erhålla sådant.

I motionen 1975:859 av herr Stadling m. fl. (s, c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av vägsalt måste upphöra.

I motionen 1975:864 av herr Turesson m. fl. (m, s, c, fp, vpk) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att åt vägförvaltningen i Kopparbergs län uppdras att omgående upprätta fullständig arbetsplan för ombyggnad av riksväg 71 och länsväg 297 från Djurås till Transtrand.

I motionen 1975:1433 av herr Andersson i Ljung (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen 1975:1750 anförts beträffande s. k. lanthandelsskyltar.

I motionen 1975:1447 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 3), att riksdagen begär att regeringen ger vägplaneringen en lokaliserings- och regionalpolitisk inriktning och att ianspråktagande av jordbruksjord i största möjliga utsträckning undviks.

I motionen 1975:1450 av herr Granstedt (c) och fru Olsson i Hölö (c) föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om förslag till sådana lagregler att alla vägar, för vilka vägunderhållet helt eller delvis bestrids med offentliga medel, skall stå öppna för allmän biltrafik om inte synnerliga skäl för avstängning föreligger.

I motionen 1975:1452 av herrar Gustafsson i Stenkyrka (c) och Svanström (c) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära utredning och förslag angående frågan om lånefinansiering av angelägna och lönsamma brobyggen.

I motionen 1975:1454 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 1), att riksdagen begär att ett långsiktigt program för vägpolitiken av regeringen föreläggs riksdagen senast år 1976.

I motionen 1975:1461 av herr Jansson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar nödvändigheten av en jämnare fördelning av vägbyggnadsanslagen mellan de skilda länen i kommande långtidsplaner.

I motionen 1975:1467 av fru Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen kräver att behovet av ökade anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar beaktas vid kommande års budgetarbete.

I motionen 1975:1469 av herr Kindbom m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nybyggnad av vägen Falköping-Skara och byggande av trafikplats på E 3 vid Vara bör komma till stånd så tidigt som möjligt inom ramen för nästa flerårsplan.

I motionen 1975:1472 av herr Lidgard m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 1), att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen 1975:1716 föreslagits angående fördelning och konstruktion av statliga väg- och trafikanslag till Stockholms län.

I motionen 1975:1473 av herr Lindahl i Hamburgsund (fp) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3), 2. att riksdagen hemställer att regeringen låter snabbutreda frågan om investeringsbidrag till skärgårdstrafiken, 3. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående vägverkets bilfärjelinjer.

I motionen 1975:1475 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen beslutar att minska anslaget till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator i förhållande till regeringens förslag med 1 miljon kronor, vilket belopp bör anslås under ett särskilt anslag benämnt Bidrag till försöksverksamhet med kollektivtrafik.

I motionen 1975:1476 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen uttalar att det under Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar redovisade anslaget skall få utnyttjas till fullo av vägverket och att därvid de i motionen framförda synpunkterna beaktas.

I motionen 1975:1477 av herrar Magnusson i Nennesholm (c) och Johansson i Skärstad (c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att de medel som föreslås under Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar ställs till länsvägsförvaltningarnas förfogande i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1975:1480 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Fridolfsson (m) hemställs att riksdagen begär att regeringen uppdrager åt vägverket att snarast verkställa ombyggnad av vägen 363 sträckan Rödåsel-Vännäsby.

I motionen 1975:1481 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. (m) hemställs att riksdagen begär att regeringen uppdrager åt vägverket att vid arbetsområdesplaneringen inom stödområdet beakta vad i motionen anförts.

I motionen 1975:1482 av herr Nilsson i Agnäs m. fl. (m) hemställs att riksdagen beslutar att saltning av allmän väg icke får förekomma.

I motionen 1975:1484 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Komstedt (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om statsbidrag för uppehållande av reguljär båttrafik mellan fastlandet och Hanö.

I motionen 1975:1490 av herr Nordgren (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen 1975:1503 av fru Söder m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om sådana bestämmelser att statsbidrag för byggande av tunnelbana alternativt även kan utgå till byggande och upprustning av sådan spårbunden trafik som har korsning i plan med annan trafik.

I motionen 1975:1509 av herr Wennerfors (m) hemställs att riksdagen beslutar att i 13 § väglagen införs bestämmelser om medlingsförfarande vid tvister mellan fastighetsägare (markägare) och vägmyndigheterna om vägsträckning och vägutformning.

I motionen 1975:1510 av herr Westberg i Ljusdal (fp) hemställs att riksdagen begär åtgärder i syfte att undgå saltning på vägarna.

I motionen 1975:1512 av herrar Wirtén (fp) och Enlund (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder som ökar det demokratiska inflytandet över regionala vägfrågor t. ex. genom förstärkning av länsvägnämndernas ställning.

I motionen 1975:1789 av herr Ringaby (m) hemställs att riksdagen i skrivelse till regeringen anhåller om sådana direktiv till planeringsmyndigheter att planerade men ej påbörjade byggen som berör jordbruksmark omprövas i enlighet med vad i motionen anförts.

Utskottet

Den långsiktiga vägplaneringen m. m.

I budgetpropositionen erinrar departementschefen om de riktlinjer för den långsiktiga vägplaneringen som uppdrogs av 1972 års riksdag. I anledning härav samt motionsledes framställda yrkanden vill utskottet i år liksom tidigare framhålla att den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i än högre grad än tidigare samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar måste härvid beaktas, varjämte hänsyn skall tas till trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga synpunkter. De resurser som avsätts för vägändamål bör i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre

förutsättningar för en positiv befolknings- och näringslivsutveckling. Frågor om länsvägsnätets utbyggnad måste därvid tillmätas stor vikt.

Det är vidare enligt utskottets uppfattning i hög grad angeläget att planeringen av nya vägar sker så att ianspråktagande av mark som behövs för livsmedelsproduktionen i största möjliga utsträckning undviks samt att naturvårdssynpunkter i övrigt beaktas. Vederbörande planeringsmyndigheter bör uppmärksammas härpå.

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

Det föreligger enligt vad departementschefen anfört ett behov av att man i det fortsatta, mera långsiktiga utvecklingsarbetet eftersträvar att väga in olika samhällsekonomiska effekter, vilka inte ryms inom den nuvarande kalkylmodellen. Behovet härav anses öka med de vidgade regional- och näringspolitiska aspekter som läggs på samhällets investeringar i olika hänseenden. Vinsterna kan i ett sådant perspektiv inte enbart bestämmas med hänsyn till trafikanterna utan bör även härledas ur bebyggelse- och näringslivsutvecklingen. Utskottet vill för sin del understryka vad departementschefen sålunda anfört.

För att i enlighet med statsmakternas ställningstaganden dra upp de närmare, mera konkreta riktlinjerna för det nämnda utrednings- och utvecklingsarbetet tillsattes av departementschefen en särskild kommitté, benämnd kommittén för den långsiktiga vägplaneringen (KLV), som beräknas kunna redovisa sina ställningstaganden under år 1975. Vidare har den trafikpolitiska utredningen under år 1974 getts tilläggsdirektiv att fullfölja det utvecklingsarbete om vägtrafikens kostnadsansvar som tidigare skett inom ramen för vägstadsutredningen och som resulterat i betänkandet (SOU 1973:32) Vägtrafiken – kostnader och avgifter. Resultatet av arbetet inom sistnämnda utredning – vilken var en expertutredning – fullföljs därmed inom en parlamentariskt sammansatt utredning.

Under erinran om det anförda finner utskottet det alltjämt vara angeläget att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet bedrivs med all den skyndsamhet som befins möjligt samt att som resultat härav riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen samt ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken senast under år 1976 föreläggs riksdagen. Någon försening härav genom det till den trafikpolitiska utredningen lämnade tilläggsuppdraget får ej ske.

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

Detta innebär i allt väsentligt ett tillgodoseende av yrkandena i motionen

1447, att riksdagen begär att regeringen ger vägplaneringen en lokaliserings- och regionalpolitisk inriktning och att ianspråktagande av jordbruksjord i största möjliga utsträckning undviks, motionen 1454, att riksdagen begär att ett långsiktigt program för vägpolitiken av regeringen föreläggs riksdagen år 1976, och motionen 367, att riksdagen år 1976 föreläggs förslag till långsiktigt vägprogram för såväl byggande som drift av vägar samt att nya vägar projekteras på sådant sätt att värdefull jordbruksmark i största möjliga utsträckning skyddas från exploatering.

Vidare torde härigenom i viss mån kunna tillgodoses syftet med yrkandet i motionen 1789. Att såsom i denna yrkats riksdagen skulle begära särskilda *direktiv* till myndigheterna om att planerade men ej påbörjade vägbyggen som berör jordbruksmark skall omprövas i enlighet med motionärens önskemål kan utskottet dock inte finna påkallat. Motionen avstyrks därför.

I propositionen redogör departementschefen också för rapporten Översyn av arbetsmarknadsstyrelsens (AMS) och vägverkets verksamhet beträffande beredskapsarbeten på vägar (Ds K 1974:4), verkställd på riksdagens begäran och avgiven av en arbetsgrupp inom KLV.

Beredskapsarbeten på statliga vägar utförs dels i vägverkets, dels i AMS regi. Med de medel som AMS ställer till vägverkets förfogande svarar vägverket för genomförandet av huvuddelen av beredskapsarbetena på vägar. AMS svarar emellertid för genomförandet av vissa beredskapsarbeten, t. ex. de arbeten som är avsedda för s. k. specialanvisad arbetskraft, dvs. arbetskraft som anvisats av sociala skäl.

Principen att vägverket normalt skall utföra beredskapsarbetena har arbetsgruppen funnit vara riktig. Vägverket har genom sin ordinarie vägbyggnadsvolym möjlighet att tillfälligt öka sin omsättning med beredskapsarbeten utan att exempelvis den fast anställda personalstyrkan för arbetsledning i motsvarande mån behöver ökas. Arbeten med specialanvisad arbetskraft bör dock enligt gruppens uppfattning även fortsättningsvis drivas i AMS regi. Den kurativa verksamheten är omfattande och av stor betydelse vid dessa arbetsplatser. AMS är – med en fast anställd arbetsledarkader som har särskild utbildning för de speciella uppgifter en sådan arbetsplats har jämfört med vanliga vägarbetsplatser – särskilt lämpad att svara för genomförandet av dessa, inte direkt konjunkturberoende arbeten.

Departementschefen säger sig kunna instämma i de slutsatser som arbetsgruppen kommit fram till och som remissinstanserna biträder. Allmänt bör sålunda beredskapsarbeten i första hand utföras i resp. huvudmans regi. Det innebär avseende beredskapsarbeten på statliga vägar ett utförande i vägverkets regi. Undantag bör därvid göras bl. a. för vägarbeten avsedda för specialanvisad arbetskraft.

Utskottet har icke heller funnit anledning till erinran mot de sålunda framlagda förslagen. I likhet med departementschefen utgår utskottet därvid

från att som tidigare varit fallet, vägverket och AMS i fortsättningen i samförstånd kommer överens om regiformen för beredskapsarbetena på vägar.

I

Ökat lekmannainflytande över den regionala vägplaneringen

I motionen 578 har hemställts att riksdagen hos regeringen begär utredning om hur *lekmannainflytandet* lämpligen bör förstärkas i vägverkets planeringsområden och länens vägförvaltningar. I motionen 847 har yrkats att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan ändring i väglagen att ledamot av *länsvägnämnden* adjungeras i länsstyrelsens styrelse i enlighet med vad motionärerna anför. I motionen 1512 har hemställts att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder som ökar det *demokratiska* inflytandet över regionala vägfrågor, t. ex. genom förstärkning av länsvägnämndernas ställning.

Utskottet vill i anledning härav till en början hänvisa till den ingående redogörelse för vägärendenas handläggning och vägplanläggningen m. m. som av utskottet lämnades i dess betänkande TU 1974:1 (s. 7–10).

Vad beträffar länsvägnämnderna erinrades därvid om att departementschefen i propositionen 1971:123 – med förslag till väglag m. m. – utgick från att länsvägnämndsinstitutionen som sådan visserligen skulle kvarstå men att dess besvärsmätt skulle bortfalla. Vidare förutsattes länsvägnämnderna, som i fortsättningen skulle kunna ta initiativ i vägfrågor som berör länet i dess helhet eller en större del därav, i sin helhet bli tillsatta av länsstyrelserna. Motiveringen härför angavs vara den partiella länsförvaltningsreformens genomförande fr. o. m. den 1 juli 1971.

Denna innebar att länsstyrelsen skulle få en lekmannastyrelse med landshövdingen som ordförande samt tio andra ledamöter. Länsstyrelsen skulle som en huvuduppgift få att leda och samordna den samhällsplanering som bedrivs inom den statliga länsförvaltningen. Avsikten vore att främst viktigare frågor om samhällsplanering eller andra för länet betydelsefulla frågor skulle behandlas av lekmannastyrelsen. På vägplaneringens område skulle detta innebära, att lekmän kommer att delta i beslut som länsstyrelsen hade att fatta i frågor om flerårsplaner för byggande av vägar och broar, om utförande av vägföretag utanför flerårsplan, om fördelningen för statsbidrag till byggande av väg eller gata samt om tilldelning av statsbidrag utanför fördelningsplan ävensom därutöver i andra för länet betydelsefulla vägfrågor. Länsstyrelsens funktioner i dessa ärenden skulle i allmänhet bli att inom ramen för samhällsplaneringen på det regionala planet göra den bedömning av vägplaneringsfrågorna som skall tjäna som underlag för de centrala avgöranden som skall träffas av statens vägverk eller Kungl. Maj:t.

Genom länsförvaltningsreformen skulle det i länsinstans infogade medborgerliga inflytandet bli starkare än det som kunde utövas av länsvägnämnd, eftersom de medborgerliga representanterna i länsstyrelsen skulle delta i besluten och inte bara ha en rådgivande funktion.

Riksdagen fann det dock vara olämpligt att länsstyrelserna skulle utse sitt eget rådgivande organ på detta område och beslöt därför att länsvägnämnderna i fortsättningen i stället skulle utses av landstingen efter förslag av kommunförbundets länsavdelningar. Med den därvid föreslagna sammansättningen av nämnderna ansågs de också böra behålla sin besvärsmätt.

I sitt förut nämnda betänkande (TU 1974:1) framhöll utskottet slutligen att vissa skäl enligt dess uppfattning talar för ett ökat lekmannainflytande över den regionala vägplaneringen. Enligt vad utskottet hade erfarit kunde emellertid länsberedningen i sitt då aviserade betänkande förväntas belysa ansvarsfördelningen mellan bl. a. länsstyrelserna och andra statliga regionala organ. Resultatet härav borde enligt utskottet avvaktas.

Utredningen har numera lagt fram sitt betänkande (SOU 1974:84) Stat och kommun i samverkan. Där föreslås bl. a. att en särskild utredning tillsätts för att närmare undersöka lämpligheten av viss omfördelning mellan stat och kommun i fråga om väghållningsuppgifter. Länsstyrelserna anses genom sin förtroendemannastyrelse och sin organisatoriska uppbyggnad ha goda förutsättningar att i ökad utsträckning kunna ta över beslutanderätten beträffande näringslivsfrågor, vägplanering och miljö- och naturvård. En konkret avgränsning av de beslut som kan decentraliseras kräver enligt utredningen en detaljerad genomgång av alla de författningar och bestämmelser som reglerar dessa ämnesområden samt inte minst kontakter och diskussioner med berörda myndigheter på central och regional nivå. Utredningen föreslår därför att detaljerade överväganden i decentraliseringsfrågor bör göras i särskild ordning. Dess förslag remissbehandlas f. n.

Utskottet är för sin del, i likhet med nämnda utredning och motionärerna, alljämt av den uppfattningen att ett förstärkt lekmannainflytande över den regionala vägplaneringen bör övervägas. Vad beträffar länsvägnämndernas ställning har denna inte närmare berörts av utredningen. Utskottet vill bl. a. därför förorda att frågan härom redan nu tas upp. Den av motionärerna anvisade utvägen – att låta länsvägnämndens ordförande vid länsstyrelsens behandling av vägfrågor få ingå som adjungerad ledamot – kan vara en godtagbar lösning.

Frågorna om i vilken omfattning och på vilket sätt ett ökat lekmannainflytande på de regionala vägfrågorna lämpligen kan komma till stånd bör enligt utskottets uppfattning tas upp till ingående prövning vid den kommande departementsberedningen av utredningsbetänkandet och de följdförslag i decentraliseringsfrågan m. m. som kan förväntas bli resultatet härav.

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

Anslagsfrågor

Vid sin behandling av frågan om *medelstillelningen* till väg- och gatubyggandet redogör departementschefen bl. a. för utfallet av investeringarna inom denna sektor under perioden 1969–1973 samt de beräknade kostnaderna under åren 1974 och 1975. Vidare erinras om de angelägna behoven av olika driftåtgärder som föreligger på det statliga vägnätet.

För innevarande budgetår är anslaget till *Drift av statliga vägar* 1 155 milj. kr. Av anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar har därjämte 83 milj. kr. fördelats till drift av statliga vägar. Ökade medel bör enligt departementschefen för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1976) ställas till förfogande under anslaget. En höjning av det samma med 200 milj. kr. i förhållande till det i riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisade beloppet föreslås därför. Totalt skulle därmed för detta ändamål disponeras ca 1 355 milj. kr.

Inom denna ram räknar departementschefen med att vägverket, vid normal omfattning av servicearbeten, kan utföra förbättringsarbeten i ungefär samma omfattning som under de senaste åren. I sammanhanget erinras om att under de senaste budgetåren även betydande insatser i form av beredskapsarbeten – avseende förbättringsarbeten – tillkommit för arbeten på detta område. Under den senaste femårsperioden har således för ändamålet sammanlagt ca 400 milj. kr. anvisats över elfte huvudtiteln. Dessa arbeten, som primärt tillkommit från allmän sysselsättningssynpunkt, har även bidragit till att påskynda genomförandet av vägverkets långsiktiga program för upprustning av de sekundära och tertiära vägarna.

Utskottet finner den föreslagna anslagshöjningen välmotiverad och tillstyrker densamma.

I motionen 572 har yrkats att riksdagen beslutar att sådana ekonomiska resurser ställs till vägverkets förfogande att de enligt motionärerna aviserade *indragningarna* av allmänt underhåll för vissa vägar inte kommer till stånd. Några generella indragningar av detta slag har emellertid, enligt vad utskottet erfarit, inte nu aviserats. Såsom utskottet dessutom redan tidigare (TU 1973:1) framhållit regleras frågan om indragning av allmän väg och förutsättningarna härför i väglagen (1971:948), som riksdagen behandlade och godtog så sent som i slutet av år 1971. Bestämmelserna i den till väglagen anslutande vägkungörelsen (1971:954) innebär att länsstyrelsens uppfattning i en indragningsfråga ges stor vikt. Av vägverkets i olika sammanhang tidigare gjorda uttalanden framgår vidare att indragningsärendena handläggs under stor hänsyn till förhållandena i de enskilda fallen och att indragningar sker endast då vägande skäl föreligger. Även om utskottet förutsätter att så är förhållandet synes ändå i sammanhanget uppmärksamhet böra fästas på vikten av att härmed sammanhängande frågor får en för närmast berörda vägintressenters del tillfredsställande lösning. Någon särskild åtgärd i ämnet av det slag motionärerna förordat finner sig utskottet emellertid f. n. inte berett att tillstyrka.

Då vidare också frågor om intagning till allmänt underhåll av väg skall prövas i den särskilda ordning väglagen föreskriver finner sig utskottet ej kunna tillstyrka att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen 211 – vilket skulle innebära att beträffande sådana vägar inom vissa *kustområden*, som undantagits från allmänt underhåll efter år 1971, en förnyad prövning av underhållsansvaret sker. Därest ett faktiskt behov föreligger att återföra dessa vägar till allmänt underhåll – vilket i och för sig synes kunna vara motiverat – bör frågan sålunda prövas i nämnda ordning och inte lösas genom generella uttalanden från riksdagens sida.

I motionen 555 har yrkats att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade regler för *disposition* av väganslag i enlighet med motionärernas förslag – innebärande bl. a. att åtskillnad i vissa fall inte skulle göras mellan underhålls- och byggnadsmedel.

Redan nuvarande anslagsregler och -metodik samt årstidsmässiga variationer i arbetsuppgifternas karaktär och fördelning ger emellertid, enligt vad utskottet erfarit, goda möjligheter till omfördelning av resurserna mellan underhåll och byggande i den riktning motionärerna åsyftar. Från vägverkets sida har inte heller förslag till ändring i nuvarande anslagsindelning eller -disposition på förevarande område lagts fram. Med hänvisning härtill och då inte heller utskottet finner någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida påkallad avstyrks motionen.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* är för innevarande budgetår 745 milj. kr. Av anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar har därjämte fördelats 117 milj. kr. till Byggande av statliga vägar. För nästa budgetår (avseende kalenderåret 1976) förordas av departementschefen en medelsanvisning om 765 milj. kr., innebärande en nominell ökning med ca 20 milj. kr. jämfört med riksstaten för budgetåret 1974/75.

Utskottet tillstyrker förslaget samt vill i anslutning härtill och i anledning av en rad yrkanden i de i det följande behandlade motionerna ånyo kraftigt understryka vikten av att vägväsendet på längre sikt tillförs ökade resurser i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på våra vägar.

Hela det för innevarande budgetår upptagna konjunkturbetingade väganslaget *Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar* har i enlighet med riksdagens beslut ställts till vägverkets förfogande. För att bibehålla handlingsberedskapen i sysselsättningsavseende och samtidigt ha möjlighet att, då sysselsättningsläget så kräver, påskynda och tidigarelägga angelägna vägföretag samt utföra förbättringar på bl. a. regionalpolitiskt viktiga länsvägar förordar departementschefen att ett motsvarande anslag tas upp även för nästa budgetår. Anslaget anses därvid böra anvisas med samma belopp som för innevarande budgetår, dvs. 200 milj. kr. Anslaget förslås skola ställas till regeringens förfogande att disponeras för särskilda insatser

i fråga om drift och byggande av statliga vägar när detta är motiverat av konjunkturpolitiska och andra skäl. Planeringen av ifrågakommande åtgärder, som i första hand bör inriktas på arbeten som på en gång är från samsättningssynpunkt värdefulla och vägpolitiskt angelägna, skall enligt förslaget ske i samråd med AMS.

I anledning härav har i motionen 565 yrkats att riksdagen skall ge regeringen till känna att anslaget bör till fullo få utnyttjas av vägverket och att vägverket redan nu bör få i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn härtill. Ett yrkande av samma innebörd har framställts i motionen 851. I motionen 1476 har begärts att anslaget till fullo skall få utnyttjas av vägverket och att därvid särskilt beaktas behovet av kraftiga insatser för att eliminera förekomsten av alltför svaga broar.

Utskottet vill i anledning härav framhålla att väganslagen under nästa budgetår inte kommer att överstiga vägverkets lägsta verksamhetsalternativ även om det särskilda anslaget på 200 milj. kr. inräknas i beloppet. Hänsyn måste också tas till de eftersläpningar som föreligger på detta område och till de kraftiga kostnadsökningar som tillkommer på grund av de höjda oljepriserna. Utskottet vill därför understryka att det särskilda anslaget ej bör få medföra någon minskning av de beredskapsarbeten som eljest skulle komma till stånd. Vidare bör anslaget för budgetåret 1975/76 liksom för innevarande budgetår till fullo få utnyttjas av vägverket och verket redan nu få i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta. Det bör vidare ankomma på vägverket att göra fördelningen mellan de olika anslagen. Utskottet förutsätter att därvid behovet av en snabb ombyggnad av broar med otillräcklig bärighet särskilt uppmärksammas, att angelägna nybyggnadsbehov inte eftersätts och att en återhämtning kan påbörjas i fråga om det ackumulerade behovet av egentligt vägunderhåll. Anslaget bör även, under det nu aktuella budgetåret, kunna utnyttjas för bidragsgivningen till enskilda vägar.

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

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1477 att de medel som anvisas under anslaget skall ställas till *vägförvaltningarnas* förfogande i enlighet med vad motionärerna anfört.

Ej heller kan utskottet tillstyrka att medel från anslaget *specialdestineras* för arbeten i vissa län eller till särskilda företag på det sätt som föreslagits i motionen 573 och – i viss mån – 855. Utskottet återkommer till dessa motionsyrkanden i det följande.

Anslaget till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* bör i enlighet med departementschefens förslag tas upp med ca 205,7 milj. kr., vilket innebär en ökning med 21,1 milj. kr., som ansetts nödvändig med hänsyn till pris- och trafikutvecklingen m. m.

Även beträffande anslaget till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* föreslås en – om ock mindre – uppräkning ske. Utskottet tillstyrker den

sålunda förordade uppräkningsen med drygt 6 milj. kr. till 350 milj. kr.

Härav följer att utskottet avstyrker motionen 1475, vari yrkats att anslaget *minskas* med 1 milj. kr. – att i stället anslås under ett särskilt anslag benämnt Bidrag till försöksverksamhet med kollektivtrafik. Beslut i frågor av de slag motionärerna därvid aktualiserat bör f. ö. enligt utskottets uppfattning anstå i avvaktan på behandlingen av kollektivtrafikutredningens aviserade betänkande.

Beträffande anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* erinras i budgetpropositionen om att under de senaste två budgetåren väsentligt ökade medel ställts till förfogande. För innevarande budgetår är anslaget upptaget med 83 milj. kr. Av beloppet kan drygt 7 milj. kr. beräknas avse istandsättningsarbeten, vilket anses möjliggöra en väsentlig standardförbättring av det enskilda vägnätet. För nästa budgetår förordas en medelsanvisning med 93 milj. kr., dvs. en ökning jämfört med innevarande budgetår med 10 milj. kr. Den balans av inneliggande ansökningar om statsbidrag till i och för sig statsbidragsberättigade enskilda vägar som uppkommit under senare år beräknas under år 1975 helt kunna avvecklas. Därtill beräknas från anslaget statsbidrag kunna lämnas även till istandsättningsarbeten på vägar som redan uppbär bidrag till barmarksunderhåll och vinterväghållning. Till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* har förordats ett anslag av 26,8 milj. kr., vilket betyder en oförändrad medelsanvisning.

I anledning av regeringens förslag i dessa delar har i motionen 565 – under hänvisning till den stora eftersläpning som anses föreligga beträffande upprustningen av det enskilda vägnätet – yrkats att de förenämnda båda anslagen till enskild väghållning räknas upp med ytterligare 7,0 milj. kr. resp. 5,2 milj. kr.

Utskottet har under en rad av år understrukit att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. Med hänsyn till vad departementschefen i anslagsfrågorna härom anfört har utskottet dock funnit sig kunna godtaga den av honom förordade medelsanvisningen för nästa budgetår. Av det föregående framgår också att anslaget till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar under nästa budgetår skall kunna utnyttjas för bidragsgivningen till enskilda vägar. Utskottet förutsätter dessutom att regeringen – därest trängande behov av medel eljest skulle uppstå – på tilläggsstat äskar härför erforderliga medel.

Utskottet anser sig vidare kunna utgå från att anslaget till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. fortsättningsvis får en sådan storlek att, för vägar som fyller kraven för erhållande av statsbidrag, sådant utan dröjsmål skall kunna tilldelas vederbörande väghållare. Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida om *anslagsberäkningen* vid kommande budgetarbete, såsom yrkats i motionen 856, ej erforderlig.

Ej heller finner sig utskottet kunna tillstyrka yrkandet i motionen 1467 att riksdagen hos regeringen i särskild framställning kräver att behovet av *ökade* anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar beaktas vid kommande budgetarbete.

I motionen 849 har yrkats att riksdagen hos regeringen anholder att anslaget till enskilda vägar utökas med särskild hänsyn till de behov som kan föreligga för att i första hand göra de *riksintressanta* områdena mera tillgängliga. Utskottet vill i anledning härav erinra om att stöd till sådana enskilda vägar som i motionen avses – främst tillfartsvägar till naturområden för rekreation och friluftsliv m. m. – jämlikt gällande föreskrifter (Kungl. brev den 30 juni 1965) och i mån av tillgängliga medel redan nu utgår från det för byggande av enskilda vägar avsedda anslaget. I nämnda motion har också yrkats att bestämmelserna rörande statsbidrag till enskilda vägar överses. Vidare har i motionen 842 yrkats att riksdagen hos regeringen begär en uppräkningslista av *istandsättningsbidraget* till enskilda vägar och i motionen 846 yrkats att riksdagen ger regeringen till känna vad motionärerna anför rörande statsbidragsregler för *vägföreningar*.

I anledning härav vill utskottet hänvisa till den redogörelse som av departementschefen i budgetpropositionen lämnats för vissa utredningsfrågor. Härav framgår (bil. 8, s. 68–69) sålunda att de sakkunniga med uppdrag att verkställa översyn av lagen om enskilda vägar – 1969 års vägutredning – under år 1974 avgivit betänkandet (Ds K 1974:7) Kommunal och enskild väghållning. I betänkandet, som av utredningen karakteriserats som ett principbetänkande, föreslås bl. a. lagstadgade former för kommunal väghållning. Betänkandet har remissbehandlats. Genom beslut i november 1974 har Kungl. Maj:t till vägutredningen överlämnat remissyttrandena att övervägas i det fortsatta utredningsarbetet.

I anslutning till detta nämns också i propositionen att vägverket i november 1974 har lämnat en lägesrapport för det av Kungl. Maj:t meddelade uppdraget att genomföra en översyn av statsbidragssystemet för enskilda vägar. Arbetet utförs av en inom verket särskild tillsatt arbetsgrupp. I arbetsgruppen ingår även en representant för Svenska kommunförbundet.

I sin lägesrapport anför vägverket att man i utredningsarbetet eftersträvar en samordning med pågående lagstiftningsarbete inom näralliggande områden – närmast i fråga om lagen om enskilda vägar, anläggningslagen och byggnadslagen. De problemkomplex som vägverket därmed har att ta ställning till är i flera fall av invecklad natur. Verket har koncentrerat utredningsarbetet till sådana problem, som är oberoende av förslagen i 1969 års vägutrednings förutnämnda betänkande Kommunal och enskild väghållning och bygglagutredningens betänkande (SOU 1974:21) Markanvändning och byggande. Vägverkets avsikt är dock att även söka belysa de båda utredningarnas konsekvenser för statsbidragssystemet.

Utskottet förutsätter för sin del att i samband med det sålunda pågående

utredningsarbetet de frågor som upptagits i de förut nämnda motionerna – berörande såväl den framtida statsbidragsgivningens storlek och utformning som övriga härmed sammanhängande spörsmål – ingående övervägas med beaktande inte minst av den stora betydelse från både ekonomiska och andra synpunkter lösningen av dessa frågor har för närmast berörda vägintressenter.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrks nu berörda motionsyrkanden.

De av Kungl. Maj:t i övrigt *framlagda anslagsberäkningarna* har inte gett utskottet anledning till erinran. Detta innebär bl. a. att kostnadsramarna för år 1976 för anslagen Drift till statliga vägar resp. Byggnad av statliga vägar i princip bestäms till samma belopp som anslagen. Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter att, i den mån arbetsmarknadsläget eller andra särskilda skäl motiverar det, bemyndiga vägverket att under år 1975 resp. 1976 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1975 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen, som anvisas för verksamhetsåret 1976.

De sammanlagda utgifterna under de olika väganlagen m. m. för budgetåret 1975/76 uppgår enligt departementschefens beräkningar till ca 3 014 milj. kr. För trafiksäkerhet och vissa bidrag m. m. beräknas under andra anslag under sjätte huvudtiteln sammanlagt ca 116 milj. kr. – att avräknas mot automobilskattemedlen. Under andra, åttonde, nionde och elfte huvudtitlarna föreslås därjämte ca 775 milj. kr. att avräknas mot nämnda medel.

Det *totalbelopp* som avses skola täckas av automobilskattemedlen skulle därmed uppgå till ca 3 789 milj. kr. I förhållande till motsvarande, på riksdagen för innevarande budgetår uppförda anslag innebär detta en ökning med ca 322 milj. kr. Då inkomsterna av automobilskattemedlen beräknas till ca 3 755 milj. kr. skulle överskottet på vägväsendets specialbudget, där behållningen per den 30 juni 1974 uppgick till ca 3 180 milj. kr., komma att under budgetåret minska med ca 34 milj. kr.

Motionsyrkanden berörande flerårsplaner m. m.

I motionen 276 har hemställts att riksdagen vid sin behandling av frågan om väganslag för nästa budgetår uttalar att *Kalmar län* tillerkänns anslag i sådan omfattning att vägstandarden i länet snabbt kan förbättras och en bro byggas vid Bjursunds ström. I motionen 554 har hemställts att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om tidigareläggning av vägbygget *Brotthby-Rösa* och om nödvändigheten av att medel ställs till förfogande för färdigställande av vägsträckorna Rösa-Norrtälje och Norrtälje-Kapellskär. I motionen 570 har yrkats att riksdagen beslutar hemställa att regeringen anbefaller vägverket göra

sådana medelsdisponeringar att de i motionen nämnda vägarbetena i *Kristianstads län* kan igångsättas snarast och att medelstillelningen i övrigt sker så att vägnätets standard ger betryggande framkomlighet och trafiksäkerhet. I motionen 1469 har hemställts att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att nybyggnad av vägen *Falköping–Skara* och byggande av trafikplats på E 3 bör komma till stånd så tidigt som möjligt inom ramen för nästa flerårsplan. I motionen 1480 har yrkats att riksdagen begär att regeringen uppdrager åt vägverket att snarast verkställa ombyggnad av *väg 363*, sträckan Rödåsel–Vännäsby. I motionen 1490 har hemställts att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder vid *Källenekurvan* på E 4 i trafiksäkerhetsfrämjande syfte i enlighet med vad som i motionen anförts.

Utskottet är för sin del övertygat om att vägande skäl i och för sig kan anföras till stöd för samtliga nu berörda yrkanden. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras emellertid, som tidigare nämnts, i väglagen och vägkungörelsen. De för väg- och gatubygget gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser samt vissa andra föreskrifter för femårsperioder och 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. Nu gällande flerårs- och fördelningsplaner avser perioden 1973–1977 och skall revideras under innevarande år att avse perioden 1976–1980.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anför samt då enligt utskottets uppfattning de av motionärerna aktualiserade frågorna bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks motionerna i fråga.

Av samma skäl och under hänvisning jämväl till vad utskottet i övrigt anför rörande bl. a. den långsiktiga vägplaneringen och om användningen av anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar finner utskottet ej heller någon särskild åtgärd från riksdagens sida påkallad i anledning av yrkandena i motionen 573, beträffande anslagsförstärkning för *Älvsborgs län* m. m., motionen 855, om en snabbare utbyggnad av *väg E 6* m. m., motionen 864, om uppdrag till vägförvaltningen i Kopparbergs län att omgående upprätta fullständig arbetsplan för ombyggnad av *riksväg 71 och länsväg 297* från Djurås till Transtrand m. m., samt motionen 1461, att riksdagen uttalar nödvändigheten av en jämnare fördelning av vägbyggnadsanslagen mellan de skilda *länen* i kommande långtidsplaner.

Likaledes av samma skäl avstyrks yrkandet i motionen 845 att riksdagen hos regeringen anhåller om översyn av nu gällande *dispositionsrätt* för länsstyrelserna vad gäller riksvägsanslaget i enlighet med motionärernas yrkande.

I motionen 1503 har yrkats att riksdagen hos regeringen anholder om sådana bestämmelser att statsbidrag för byggande av *tunnelbana* alternativt även kan utgå till byggande och upprustning av sådan spårbunden trafik som har korsning i plan med annan trafik. Motionärerna har därvid som bakgrund för sitt yrkande erinrat om vissa i motionen 1972:1730 framförda förslag i ämnet och utskottets yttrande häröver.

Utskottet vill i anledning härav samt det *ändrade* yrkande som framställts i den nu aktuella motionen erinra om att gällande regler på här ifrågasvarande område grundar sig på beslut av 1965 års riksdag (SU 1965:6, rskr 1965:6). I de direktiv som meddelats den s. k. kollektivtrafikutredningen har också erinrats om de möjligheter som skapats inom ramen för bidragsgivningen till det kommunala väg- och gatubyggandet att främja en rationell fördelning mellan individuella och kollektiva trafikmedel i de större tätortsregionerna. Härmed åsyftas de statsbidrag som utgår till tunnelbanor och stadsbanor etc. *inom ramen för en eljest normal ökning av väganslagen*. Det bör enligt direktiven åvila de sakkunniga att överväga i vad mån förutsättningar finns för att även i andra fall – och även med sikte på mindre och medelstora tätorter – skapa möjligheter för en prioritering inom ramen för anvisade medel mellan mera konventionellt vägbyggande och anordningar som direkt tar sikte på att främja den kollektiva trafiken.

Utredningen beräknas enligt vad utskottet erfarit inom kort slutredovisa sitt uppdrag.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet härav avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motionen 1472 har yrkats att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen föreslagits angående fördelning och konstruktion av statliga väg- och trafikanslag till *Stockholms län*. Bidragen bör enligt motionärerna utgå som *ett* bidrag, enär uppdelningen på drift- resp. investeringsbidrag anses minska effekten av de utökade statsbidragen. Nedskärningarna av bidragstilldelningen på vägsidan förklaras vidare lå mycket allvarliga konsekvenser för den regionala trafikförsörjningen.

Nuvarande anslagsuppdelning och -metodik torde emellertid inte medge ett sådant arrangemang. Detsamma gäller utformningen av väglagstiftningens och bidragskungörelsernas regler och föreskrifter angående vägmedlens fördelning och användning m. m. Vissa förslag i bl. a. nu berörda frågor torde emellertid, som av det föregående framgår, kunna förväntas från kollektivtrafikutredningen.

I avvaktan på resultatet härav och under hänvisning jämväl i övrigt till vad utskottet under förevarande punkt anför beträffande beräkningen av väganslagens storlek och dessas fördelning mellan olika län samt vägfrågornas handläggning m. m. avstyrks motionen i nu berörda del.

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motionen 367 har yrkats att riksdagen i princip uttalar sig för anläggning och drift av vissa större vägprojekt enligt det system med *avgiftsfinansiering* som angivits i motionen.

Utskottet har under en lång rad av år behandlat motionsyrkanden av denna innebörd och hänvisar därför till den ingående redogörelse i frågan som lämnades vid 1973 års riksdag (TU 1973:1). Såsom förut nämnts har vidare vägstadsutredningen under år 1973 lagt fram sitt betänkande Vägtrafiken – kostnader och avgifter. I detta behandlas bl. a. ekonomiska principer för prissättning inom vägtrafiksektorn. Vidare redovisas de kostnader som från olika utgångspunkter kan hänföras till vägtrafiken och alltså i ett eller annat hänseende kan anses ingå i vägtrafikens totala kostnadsansvar. Såsom också i det föregående nämnts har Kungl. Maj:t numera gett trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv att fullfölja utredningsarbetet om vägtrafikens kostnadsansvar.

Under hänvisning jämväl härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrker utskottet berörda motionsyrkande.

Av liknande skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1452 att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag angående frågan om *länefinansiering* av angelägna och lönsamma brobyggen.

I motionen 1473 har, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen dels hemställer att regeringen låter snabbutreda frågan om investeringsbidrag till *skärgårdstrafiken*, dels ger regeringen till känna vad motionären anfört angående vägverkets bilfärjelinjer.

Såsom utskottet i sitt betänkande 1973:15 – i anledning av motioner angående Ventrifiken m. m. – erinrade om behandlades frågan om att tillgodose trafikbehovet i glesbygder och skärgårds- eller ömråden i samband med 1963 års riksdagsbeslut om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. I propositionen 1963:191 förutsattes sålunda särskilda insatser från samhällets sida såvida nämnda områden ej på annat sätt kunde erhålla en tillfredsställande transportförsörjning. Med hänsyn till de skiftande befolknings- och näringsförhållandena i olika delar av landet borde en prövning från fall till fall äga rum i samband med att frågan om stöd från det allmänna blev aktuell.

Vidare erinrade utskottet om den planering i vad gäller tillgodoseende av behovet av väg- och färjeförbindelser som författningsenligt åligger vederbörande vägmyndigheter. I anslutning härtill nämndes också att å anslaget till enskilt vägunderhåll särskilda medel finns disponibla för bidrag till båt- och färjeförbindelser liknande dem motionären syftar på.

Utskottet förklarade det vidare vara angeläget att den principiellt viktiga frågan om upprätthållande av trafikförbindelserna mellan öar eller ömråden och fastlandet samt kostnadstäckningen härför får en snar och tillfreds-

ställande lösning. Genom de speciella trafikförhållanden som råder i skärgårdarna – då ju båttrafiken exempelvis faller utanför systemet med bidrag till viss busstrafik – kommer skärgårdskommunerna i bidragshänseende i ett sämre läge än övriga kommuner. Då utskottet inte kunde finna det godtagbart att så sker borde det kunna övervägas att införa stöd till båttrafiken enligt principer liknande dem som enligt statsmakternas beslut (prop. 1973:53, TU 1973:13, rskr 1973:203) komme att gälla för busstrafiken.

Utskottet förklarade det slutligen vara lämpligt att berörda frågor prövas i samband med det omfattande utredningsarbete som f. n. pågår på det trafikpolitiska området. Utskottet förutsatte också att så sker.

Vidare utgick utskottet från att frågor om ö- och skärgårdsförbindelsernas ordnande i åtskilliga fall komme att aktualiseras redan under det arbete med den regionala trafikplaneringen som uppdragits åt länsstyrelserna att verkställa samt att som följd härav – och i avvaktan på mera generella lösningar – en prövning av eventuella bidragsfrågor komme till stånd.

Vad utskottet sålunda föreslagit beslöt riksdagen som sin mening ge Kungl. Maj:t till kännä (rskr 1973:282).

Sedermera har vid 1974 års riksdag (TU 1974:9, rskr 1974:111) begärts särskild utredning och förslag angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna. Bl. a. frågan härom bereds f. n. av en interdepartemental arbetsgrupp som tillsatts för att göra en allmän översyn av vilka åtgärder som kan vara ägnade att förbättra skärgårdarnas villkor.

Utskottet vidhåller sin uppfattning i berörda frågor och vill ånyo framhålla att de snarast bör prövas i sin helhet. Vidare vill utskottet i sammanhanget framhålla vikten av att vägverket beträffande bilfärjetrafiken i möjligaste mån tar hänsyn till lokala och regionala önskemål rörande tidtabeller m. m.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet inte finner det erforderligt att nu göra en förnyad framställning i ämnet hos regeringen avstyrks motionen i berörda delar. Till ett i samma motion framställt yrkande om stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gäller för viss busstrafik kommer utskottet att senare under innevarande session ta ställning.

Likaledes under hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört – om bl. a. möjligheterna att från underhållsanslaget till enskilda vägar erhålla bidrag till vissa båt- och färjeförbindelser – avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1484 att från riksdagens sida en särskild framställning till regeringen görs om statsbidrag för uppehållande av reguljär *båttrafik* mellan fastlandet och Hanö.

I motionen 859 har hemställts att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av *vägsalt* måtte upphöra. Yrkanden av i princip samma innebörd har framförts i motionerna 1482 och 1510.

Utskottet vill i anledning härav, i likhet med vad som skedde vid 1974

års riksdag, erinra om att riksdagen tidigare genom bl. a. motioner, interpellationer och enkla frågor uppmärksammats på spörsmålen härom, som är av betydelse från framför allt trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet har vid sin tidigare prövning av frågan funnit det vara angeläget att vägverkets pågående arbete på området intensifieras i syfte att än mer förbättra tillämpade metoder samt den tekniska materielen så att olägenheter och skadeverkningar i möjligaste mån motverkas. Vidare har utskottet föreslagit att Kungl. Maj:t uppdrar åt vägverket att snarast låta sammanställa och utvärdera erforderligt materiel för frågans bedömning. Så har numera skett, och redan i fjolårets statsverksproposition tog departementschefen upp frågan härom. Han hänvisade härvid till den redogörelse för behov och erfarenheter m. m. av vägsaltning som vägverket utfört och redovisat i publikationen Halkbekämpning (DD 116). Fördelarna med metoden anges häri vara att det visat sig möjligt att i stor utsträckning genom saltning hålla vägar isfria med ökad trafiksäkerhet som följd. Vägverkets bedömningar i denna del har skett i samråd med trafiksäkerhetsverket. Vissa olägenheter i form av moddig vägbana, nedsmutsning m. m. kan emellertid inte undvikas i sammanhanget. Av publikationen framgår vidare att naturvårdsverket och vägverket efter överläggningar enats om att saltningen under nuvarande former torde kunna accepteras från naturvårdssynpunkt. Man är också överens om att saltmängderna bör bibehållas på nuvarande låga nivå. Det konstateras i detta hänseende att saltningen, som totalt uppgår till ca 75 000 ton per år, enbart omfattar de mest trafikbelastade vägarna – ca 12 000 km av totalt 96 000 km – och vidare att saltmängderna uppgår till 5–7 gram per m² och spridningstillfälle. Detta innebär, räknat på normalnederbörden på vägområdets yta, en saltkoncentration av ungefär 300 miljondelar (ppm). Rostskador och eventuellt ökade väghållningskostnader direkt förorsakade av saltningen anses inte vara av den omfattning att de bör hindra den fortsatta användningen av metoden.

Departementschefen instämde i de slutsatser som vägverket efter samråd med trafiksäkerhetsverket och naturvårdsverket kommit fram till, nämligen att fördelarna av saltningen väger avsevärt tyngre än nackdelarna. Den restriktivitet i användningen av salt som vägverket ålagt sig ansågs dock motiverad. Departementschefen sade sig vidare utgå från att berörda myndigheter med uppmärksamhet följer utvecklingen.

Utskottet ansluter sig nu som då till den uppfattning departementschefen därvid gav uttryck åt samt avstyrker i enlighet härmed motionerna i fråga. I anslutning härtill må nämnas att, enligt vad utskottet inhämtat, vissa av statens provningsanstalt på vägverkets uppdrag fullgjorda och under hösten 1974 redovisade undersökningar anses ytterligare ha bekräftat slutsatsen att saltet påverkar rostningen i relativt ringa grad. Korrosionen till följd av andra anledningar än saltning anses vidare vara så stor att rostskydd oundgängligen erfordras oavsett om salt används inom väghållningen eller ej.

I motionen 844 har hemställts att riksdagen hos regeringen anholder om ändring av anvisningarna för uppsättande av *vägmärken*, syftande till minskad restriktivitet vid behandlingen av ansökningar om uppsättande vid allmän väg av upplysningsmärken för vägvisning till samlingslokaler och andra icke kommersiella anläggningar.

Såsom utskottet redan vid förra årets riksdag (TU 1974:1) framhöll i anledning av en då väckt motion i samma syfte anser sig utskottet kunna utgå från att vederbörande myndigheter noggrant prövar inkomna ansökningar härom samt gör de avväganden som i det enskilda fallet betingas av omständigheterna. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes ej heller nu vara påkallad, varför motionen avstyrks.

I motionen 369 har yrkats att riksdagen hos regeringen framhåller att förteckningen i vägmärkeskungörelsen över upplysningsmärken utökas med märke som anger var *handelsbod* på landsbygden och i mindre tätorter finns. Vidare har i motionen 1433 hemställts att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande *lanthandelsskyltar*.

Utskottet har tidigare givit uttryck för den uppfattningen att antalet skyltar längs vägarna i möjligaste mån bör begränsas. De undersökningar som på detta område genomförts torde också klart utvisa att observansen av vägmärken minskar med ökat antal skyltar. Detta kan i sin tur leda till ökade olycksrisker och därmed menligt inverka på trafiksäkerheten i stort utmed vägarna. Detta gäller framför allt en ökning av antalet skyltar och märken längs motorvägar och andra trafikleder med snabb och tät trafik. På övriga vägar och framför allt de egentliga landsbygdsvägarna, där olycksriskerna kan bedömas som mindre, synes en något generösare bedömning kunna göras. Utskottet anser därför att det i dessa fall bör ankomma på vederbörande myndigheter – främst då vägverket – att i varje särskilt fall och med beaktande av det anförda pröva framställningar om vägvisning eller information av annat slag om lanthandels belägenhet.

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

I motionen 172 har yrkats att riksdagen hos regeringen anholder om utredning och förslag beträffande statsbidrag till byggande av *cykelbanor* och cykelleder.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att Kungl. Maj:t i januari 1973 uppdragit åt statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk att gemensamt och i samråd med statens planverk utföra en av riksdagen begärd utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. (TU 1972:14, rskr 1972:250) Vidare har Kungl. Maj:t i juni 1974 till de båda förutnämnda myndigheterna överlämnat trafikutskottets betänkande 1974:11 – likaledes om åtgärder för att främja cykeltrafiken – och motionen 1974:778 för beaktande i anslutning till det tidigare meddelade utredningsuppdraget i ärendet. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att de av motionärerna upptagna frågorna kommer att behandlas under utredningsarbetet

torde någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej nu vara erforderlig. Motionen avstyrks därför.

I motionen 579 har yrkats att riksdagen hos regeringen begär utredning av frågan om *parkerings- och rastplatser på motorväg och motortrafikled* på de i motionen anförda grunderna.

De av motionärerna sålunda aktualiserade frågorna är enligt utskottets uppfattning av stor vikt – inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Enligt vad utskottet erfarit har berörda spörsmål av vägverket sedan länge uppmärksamats och en viss utbyggnad av rast- och parkeringsplatser har också skett. Inom verket bedrivs vidare ett kontinuerligt undersöknings- och utvecklingsarbete på området. På grundval av såväl svenska som utländska erfarenheter och förhållanden siktar man därvid – liksom i fråga om vägnormer i övrigt – till att ernå de för vårt vidkommande lämpligaste lösningarna av frågorna.

Utskottet förutsätter för sin del att verksamheten härmed intensifieras. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida i ämnet synes dock ej erforderlig, varför motionen avstyrks.

I motionen 571 har yrkats att riksdagen begär att regeringen fastställer normer för *vägräckenas* konstruktion och höjd samt utfärdar förbud mot vägräcken med överliggande balk eller rör.

Redan i sitt betänkande 1973:1 framhöll utskottet att inom vägverket ett fortlöpande utredningsarbete beträffande frågor av denna art pågår. Enligt vad utskottet inhämtat har arbetet härmed resulterat i att förslag och rekommendationer i frågan inom kort kommer att framläggas. Med hänsyn härtill och då utskottet alltjämt utgår från att verket också vidtar de åtgärder som i anledning härav befinns motiverade finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen ej erforderlig.

I motionen 1450 har yrkats att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till sådana lagregler att alla vägar, för vilka vägunderhållet helt eller delvis bestrids med offentliga medel, skall stå öppna för allmän biltrafik om inte synnerliga skäl för *avstängning* föreligger.

I fråga om enskild väg ankommer det f. n. enligt 151 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) på ägaren av vägen att avgöra om trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Om statliga eller kommunala bidrag utgår till väghållningen föreligger dock icke någon rätt för ägaren att avstänga sin väg från sådan trafik. Huvudregeln är således som motionärerna framhållit att vägar, vilkas underhåll helt eller delvis bestrids med allmänna medel, står öppna för allmän biltrafik. Samma regler torde f. ö. i princip gälla de s. k. skogsbilvägarna.

Det bör givetvis även enligt utskottets uppfattning kunna övervägas i vad mån det finns möjligheter att för trafik – utan olägenhet – öppna också sådana vägar, vilkas underhåll bestrids av andra allmänna medel än väg-

medel. Av betydelse i sammanhanget måste därvid främst bli omfattningen av det behov som kan konstateras föreligga för ett sådant öppnande samt de kostnadsökningar som för den enskilde ägaren kan bli följden härav. Även andra skäl kan i det särskilda fallet befinnas motivera att ett tidigare avstängningsbeslut behålles.

Då det här enligt motionärerna gäller vägar inom allmänt – av kommun eller stat – ägda områden anser sig utskottet kunna utgå från att avstängningar av sådana vägar beslutas först efter en omsorgsfull prövning. Under hänvisning härtill och då utskottet dessutom förutsätter att närmast berörda myndigheter och organ uppmärksammar här berörda fråga finner utskottet någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida i vart fall f. n. ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

I motionen 51 har yrkats att riksdagen hos regeringen anhåller om att grunderna för ersättning till vägverket för *tjänster* åt utomstående utformas så att debitering sker enligt faktiska omkostnader.

I motionen nämnd debiteringsprincip tillämpas enligt vad utskottet erfarit endast i fråga om administrativa tjänster utförda av löneplansanställda tjänstemän. Dylika tjänster utgör mindre än 5 procent av vägverkets totala tjänster åt utomstående. För huvuddelen av verkets tjänster, som avser byggande och drift på entreprenad av vägar åt kommuner och enskilda väghållare, sker debitering efter faktiskt använda resurser i form av arbetskraft, maskiner/redskap och material, vartill kommer ett omkostnadspålägg för administration (t. ex. arbetsledning där denna inte kan debiteras efter faktisk kostnad) på 5 procent–25 procent beroende på typ av tjänst. Denna debiteringsmetod ger i princip självkostnadstäckning. Mer än 95 procent av vägverkets tjänster debiteras efter självkostnader. Dessa debiteringsgrunder har fastställts av vägverket med stöd av särskild föreskrift i den i motionen nämnda skrivelsen från kommunikationsdepartementet till vägverket rörande dessa frågor.

Under hänvisning till det anförda och då verket enligt uppgift har sin uppmärksamhet riktad på dessa frågor avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motionen 1481 har yrkats att riksdagen begär att regeringen uppdrager åt vägverket att vid *arbetsområdesplaneringen* inom stödområdet beakta vad motionärerna härom anför.

Frågan om förändringar i arbetsområdenas organisation har sedan länge varit föremål för utredning och överväganden inom verket. I samband härmed har enligt vad utskottet erfarit även frågor av den art motionärerna tagit upp aktualiserats. Ett omfattande samråd med personalorganisationer och andra organ inom verket pågår också f. n. I avvaktan på resultatet härav och på den remissbehandling som förutsatts skola ske av kommande förslag i frågan synes motionen inte böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

I motionen 1509 har yrkats att riksdagen beslutar att i 13 § väglagen införs bestämmelser om *medlingsförfarande* vid tvister mellan fastighetsägare (markägare) och vägmyndigheterna om vägsträckning och vägutformning.

I nämnda paragraf föreskrivs att vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Bestämmelserna i väglagstiftningen föreskriver i övrigt att väghållningsmyndigheten vid upprättande av arbetsplan för byggande av väg skall ha samråd med såväl berörda myndigheter som enskilda, exempelvis markägare. I vägkungörelsen har särskilt föreskrivits att kommun och känd ägare till varje fastighet som berörs av ett vägföretag skall beredas tillfälle att framföra synpunkter vid sammanträde på platsen. Arbetsplanen skall vidare, med vissa undantag, ställas ut och hållas tillgänglig för granskning.

För att vägverket skall få fastställa en arbetsplan och därmed få ta mark i anspråk med vägrätt skall länsstyrelsen först ha godtagit planen. Har vägverket och länsstyrelse olika uppfattningar om vägomläggning hänskjuts frågan till regeringens prövning. Fastighetsägare som berörs av vägomläggning liksom andra sakägare kan genom att anföra besvär över vägverkets fastställelsebeslut påkalla regeringens prövning.

Av naturliga skäl måste en vald vägsträckning bli en kompromiss mellan olika berörda intressen – allmänna och enskilda. I varje konkret fall är det fråga om en avvägning mellan ofta sinsemellan motstående intressen. De omfattande samrådsrutiner och den underställningsskyldighet i fråga om vissa fastställelsebeslut som numera finns har föreskrivits för att så långt möjligt säkra en rimlig och rättvis bedömning i de enskilda fallen.

Vissa skäl kan givetvis anföras till stöd för den tanken att den enskildes intressen gentemot det allmänna i princip borde bättre kunna tillgodoses. Den av motionären anvisade utvägen synes emellertid härvidlag inte erbjuda någon lämplig lösning. Vidare må erinras om att beträffande ersättningsfrågorna dessa prövas i annan ordning och på ett sätt som torde kunna tillfredsställa även motionären.

Med hänvisning till det anförda och under erinran jämväl om att den nu gällande väglagstiftningen tillkommit efter beslut av 1971 års riksdag (prop. 1971:123, TU 1971:24, rskr 1971:316) avstyrks motionen i fråga.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen

a. till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 6 560 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b. till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 1 355 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

- c. till *Byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 765 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - d. i anledning av regeringens förslag samt motionerna 1975:565, yrkandet 1, 1975:851 och 1975:1476 till *Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande anslaget användning,
 - e. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 205 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
- 2. att riksdagen i anledning av motionerna 1975:367, yrkandena A 4-5, 1975:1447, yrkandet 3 och 1975:1454, yrkandet 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande den långsiktiga vägplaneringen m. m.,
 - 3. att riksdagen avslår motionen 1975:1789,
 - 4. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1975:1475 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - 5. att riksdagen
 - a. medger att under budgetåret 1975/76 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 120 000 kr.,
 - b. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1975:565, yrkandet 3, till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 93 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1975:565, yrkandet 2, till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - 6. att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar
 - a. till *Tjänster till utomstående* ett förslagsanslag av 12 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
 - 7. att riksdagen i anledning av motionerna 1975:578, 1975:847 och 1975:1512 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande ökat lekmannainflytande över den regionala vägplaneringen m. m.,

8. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:572,
 - b. motionen 1975:211,
 - c. motionen 1975:555,
9. att riksdagen avslår motionen 1975:1477,
10. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:856,
 - b. motionen 1975:1467,
 - c. motionen 1975:849,
 - d. motionen 1975:842,
 - e. motionen 1975:846,
11. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:276,
 - b. motionen 1975:554,
 - c. motionen 1975:570,
 - d. motionen 1975:1469,
 - e. motionen 1975:1480,
 - f. motionen 1975:1490,
12. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:573,
 - b. motionen 1975:855,
 - c. motionen 1975:864,
 - d. motionen 1975:1461,
13. att riksdagen avslår motionen 1975:845,
14. att riksdagen avslår motionen 1975:1503,
15. att riksdagen avslår motionen 1975:1472, yrkandet 1,
16. att riksdagen avslår motionen 1975:367, yrkandet C,
17. att riksdagen avslår motionen 1975:1452,
18. att riksdagen avslår motionen 1975:1473, yrkandena 2 och 3,
19. att riksdagen avslår motionen 1975:1484,
20. att riksdagen avslår motionerna 1975:859, 1975:1482 och 1975:1510,
21. att riksdagen avslår motionen 1975:844,
22. att riksdagen i anledning av motionerna 1975:369 och 1975:1433 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförut rörande lanthandelsskyltar,
23. att riksdagen avslår motionen 1975:172,
24. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:579,
 - b. motionen 1975:571,
25. att riksdagen avslår motionen 1975:1450,
26. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:51,
 - b. motionen 1975:1481,
27. att riksdagen avslår motionen 1975:1509.

Trafiksäkerhet

3. **Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten C 1 (s. 80–83) och hemställer

att riksdagen till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 18 525 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

4. **Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet.** Regeringen har under punkten C 2 (s. 83–87) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet för budgetåret 1975/76 anvisa ett förslagsanslag av 24 139 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1975:1495 av herrar Oskarson (m) och Strindberg (m) föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om en omprövning av finansieringen av skilda verksamheter inom trafiksäkerhetsverket med inriktning på att varje gren av verksamheten skall vara självfinansierande och kostnadstäckande samt en översyn av avgiften i samband med avläggande av prov för körkort.

Utskottet

Regeringen har för budgetåret 1975/76 förordat en uppräknings av ifrågavarande anslag med drygt 3,1 milj. kr. till ca 24,1 milj. kr. Utskottet tillstyrker den sålunda förordade medelsanvisningen.

Med anledning av yrkandet i motionen 1495 vill utskottet erinra om att varje gren av trafiksäkerhetsverkets verksamhet enligt hittills tillämpade principer ansetts böra belastas med sin del av kostnaderna. Dessa principer innefattar jämväl kostnadstäckning beträffande körkortsprovet. Härmed sammanhängande frågor har dessutom enligt vad utskottet erfarit varit föremål för särskild prövning inom regeringens kansli. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida i ämnet synes med hänsyn härtill ej erforderlig.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. med bifall till regeringens förslag till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 24 139 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1975:1495.

5. **Bil- och körkortsregister m. m.** Regeringen har under punkten C 3 (s. 87–94) föreslagit riksdagen att till Bil- och körkortsregister m. m. för budgetåret 1975/76 anvisa ett förslagsanslag av 59 494 000 kr.

Utskottet

Utskottet tillstyrker den föreslagna anslagsanvisningen innebärande att till Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortsregister m. m. föreslås en uppräknings anslag med 7,4 milj. kr. till ca 59,5 milj. kr.

Departementschefen har funnit ändamålsenligt att medlen för de verksamheter, som f. n. bestrids från anslagen Registrering av motorfordon, Kostnader för nytt bilregister m. m. och Kostnader för framställning av körkort m. m. samlas under ett enda anslag. I stället för de tre nämnda anslagen anses ett särskilt förslagsanslag fr. o. m. budgetåret 1975/76 böra föras upp i stadsbudgeten, benämnt Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortsregister m. m. Vad departementschefen anfört i detta sammanhang har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer

att riksdagen till *Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortsregister m. m.* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 59 494 000 kr.

6. Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar.

Regeringen har under punkten C 4 (s. 94–95) föreslagit riksdagen att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1975/76 anvisa ett reservationsanslag av 7 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1975:1459 av herrar Håkansson i Rönneberga (c) och Persson i Heden (c) hemställs att riksdagen hos regeringen uttalar nödvändigheten av en uppräknings vid kommande års budgetarbete av anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar.

Utskottet

Regeringens förslag under förevarande punkt innebär en höjning av medelsanvisningen med 500 000 kr. till 7,5 milj. kr. mot av trafiksäkerhetsverket begärda 9,2 milj. kr.

Enligt budgetpropositionen har bidrag under budgetåret 1973/74 utbetalats med sammanlagt 6,5 milj. kr. Vid ingången av budgetåret 1974/75 fanns obetalda räkningar för utförda åtgärder till ett sammanlagt bidragsberättigat belopp av ca 2,8 milj. kr., varjämte godkända planer för ännu inte utförda åtgärder fanns till en bidragsberättigad kostnad av ca 8,1 milj. kr. Under det senaste budgetåret har kostnaderna för utförande av ifrågavarande säkerhetsanordningar ökat med ca 10 procent.

En uppräknings av anslaget med 2,2 milj. kr. har av trafiksäkerhetsverket ansetts böra ske med hänsyn till eftersläpningen i utförandet av redan be-

slutade åtgärder och behovet av nya eller förbättrade säkerhetsanordningar vid ytterligare ett stort antal järnvägs korsningar.

I samband med sin prövning av motionen 1459 har även utskottet konstaterat att en betydande eftersläpning i medelstilldelningen föreligger. För nästa budgetår har utskottet dock funnit sig böra godta regeringens förslag. Med hänsyn till den betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt som ifrågavarande anläggningar emellertid har finner utskottet det önskvärt att under höstens budgetarbete en förnyad höjning av anslaget övervägs. Någon särskild åtgärd med anledning av motionen synes enligt utskottets mening därför ej erforderlig, varför motionen avstyrks.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 7 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1975:1459.

7. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Regeringen har under punkten C 5 (s. 96–98) föreslagit riksdagen att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1975/76 anvisa ett anslag av 2 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1975:857 av herr Polstam (c) och fröken Pehrsson (c) hemställs att riksdagen till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1975/76 anvisar ett anslag av 2 950 000 kr.

Utskottet

Under förevarande anslagspunkt har regeringen för nästa budgetår föreslagit ett oförändrat bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) om 2 750 000 kr. I anslutning till regeringens förslag har i motionen 857 föreslagits en uppräknings av anslaget med 200 000 kr. Även utskottet anser att NTF:s insatser för trafiksäkerhetsarbetet är mycket värdefulla. Utskottet har dock med hänsyn till de anslagshöjningar som skett under senare år ej funnit sig berett att nu förorda en ytterligare höjning, varför motionen avstyrks.

Utskottet hemställer

- att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1975:857 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1975/76 anvisar ett anslag av 2 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Sjöfart

8. Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet. Före behandlingen av de skilda anslagen har regeringen (s. 99–134) lämnat en allmän översikt över sjöfarten m. m.

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1975/76 under de skilda anslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 131 841 000 kr. (punkten D 1, s. 134–135),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 63 565 000 kr. (punkten D 2, s. 135–136),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 13 257 000 kr. (punkten D 3, s. 136–137),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag av 2 197 000 kr. (punkten D 4, s. 137).

Motionerna

I motionen 1975:367 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet A 8), att riksdagen hos regeringen anhåller att sådana åtgärder vidtas att den svenska sjöfarten tillförsäkras möjligheter till konkurrens på samma villkor som gäller EG-staternas handelsflottor.

I motionen 1975:850 av herr Lindahl i Hamburgsund m. fl. (fp) hemställs under hänvisning till vad som anförts i motionen 1975:914 att riksdagen hos regeringen begär att en översyn av bemanningsreglerna sker, så att dessa kommer att bygga på fartygens verkliga storlek och utrustning.

I motionen 1975:1438 av herrar Bergqvist (s) och Rosqvist (s) hemställs att riksdagen beslutar ge regeringen till känna att lagreglerna om den ordinarie arbetstidens längd för sjömän bör göras likvärdiga med vad som gäller för arbetstagare i land, samtidigt som avtalsparternas rätt att komma överens om undantag från tillämpningen av sjöarbetstidslagen bevaras oförändrad.

I motionen 1975:1485 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Komstedt (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att hamninnehavarna själva skall få bestämma storleken av hamnavgifterna.

I motionen 1975:1486 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Komstedt (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att en livräddningskryssare stationeras i Simrishamn.

I motionen 1975:1487 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Komstedt (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag angående utvidgad skyldighet att anlita lots för fartyg med miljöfarlig last.

I motionen 1975:1488 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Komstedt (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att bestämmelser ej skall utfärdas om införande av sjövägmärken.

I motionen 1975:1498 av herrar Siegbahn (m) och Clarkson (m) hemställs att riksdagen föreslår tillsättandet av en utredning med uppdrag att överväga möjligheterna till omformning av reglerna för uttagande av sjöfartsavgifter enligt i motionen framförda tankegångar.

I motionen 1975:1502 av herr Strömberg i Botkyrka (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en plan för modernisering av den svenska sjökortsportföljen.

Utskottet

Regeringen har i budgetpropositionen redovisat sina ställningstaganden till sjöfartsverkets verksamhetsplan och till de till driftbudgeten hänförliga kostnads- och anslagsändamålen. Anslagen tas därvid upp med 131,8 milj. kr. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, 63,6 milj. kr. till Isbrytning och 13,3 milj. kr. till Fartygsverksamhet. För anslaget Övrig verksamhet har departementschefen beräknat 2,2 milj. kr. Departementschefen har slutligen bl. a. räknat med ett särkostnadsbidrag från fjärde huvudtiteln om 1,6 milj. kr. för att täcka den under programmet Farledsverksamhet ingående militära sjökartläggningen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag under förevarande punkt.

I motionen 367 yrkas att sådana åtgärder vidtas att den svenska sjöfarten tillförsäkras möjligheter till *konkurrens* på samma villkor som gäller för EG-staternas handelsflottor.

Med anledning av motioner med samma syfte under 1972 och 1973 års riksdagar förutsatte utskottet (TU 1972:1 och TU 1973:8) att regeringen vid förhandlingar med EEC (EG) säkerställer att svensk sjöfart inte kommer i sämre konkurrensläge i förhållande till rederierna inom EEC. I sammanhanget må dock erinras om att EG-länderna själva ännu ej utformat någon gemensam sjöfartspolitik. Utskottet förutsätter för sin del att de åtgärder som i sammanhanget kan bli erforderliga från svensk sida också kommer att vidtas.

Frågor om konkurrenssituationen för svensk sjöfarts del berörs därjämte inom flaggutredningen. Även den trafikpolitiska utredningen behandlar sjöfartsfrågor. Någon särskild åtgärd i frågan från riksdagens sida synes med hänsyn till det anförda ej erforderlig, varför motionen avstyrks i denna del.

I motionen 850 hemställs om en översyn av *bemanningsreglerna* så att

dessas kommer att bygga på fartygens verkliga storlek och utrustning med beaktande av säkerheten och de ombordanställdas berättigade krav.

Även utskottet finner det vara av stor vikt att den av motionärerna begärda översynen kommer till stånd. Frågor rörande bemanning av fartyg utreds emellertid inom befälsbemanningsutredningen, och enligt vad utskottet erfarit kommer de av motionärerna aktualiserade problemen att prövas under utredningsarbetet. Utskottet finner det angeläget att så sker. Resultatet härav bör därför avvaktas, varför motionen inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1438 hemställs att lagreglerna om den ordinarie *arbetstidens* längd för sjömän bör göras likvärdiga med vad som gäller för arbetstagare i land.

De ombordanställdas organisationer har i skrivelse till regeringen den 22 oktober 1974 hemställt om en utredning med uppdrag att utarbeta ett lagförslag innefattande sådana ändringar i sjöarbetstidslagen som aktualiseras i motionen. Sjöfartsverket har tillstyrkt att en översyn av sjöarbetstidslagen sker.

Även utskottet anser den aktualiserade frågan betydelsefull. Enligt vad utskottet erfarit kommer dock en utredning i ämnet att tillsättas inom kort. I avvaktan på resultatet av utredningsarbetet bör motionen inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1485 yrkas att hamninnehavarna själva skall få bestämma storleken av *hamnavgifterna*.

Hamnutredningen har i sitt betänkande (SOU 1974:24) Förslag till hamnlag föreslagit att frågorna om taxesättningen i hamnarna överlämnas till hamninnehavarna inom ramen för hamnlagens generella begränsningar. Betänkandet är f. n. föremål för remissbehandling. Då syftet med motionärernas yrkande härigenom synes kunna komma att tillgodoses avstyrks motionen.

I motionen 1486 yrkas att en *livräddningskryssare* skall stationeras i Simrishamn. Enligt vad utskottet inhämtat finns här en av sjöfartsverkets tjänstebåtar. Vidare kommer enligt vad utskottet erfarit Sjöräddningssällskapets räddningskryssare "Drottning Viktoria" att – efter pågående översyn – inom kort stationeras på platsen. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motionen 1487 har anhållits om förslag angående utvidgad skyldighet att anlita *lots* för fartyg med farlig last.

Med anledning av motioner i ämnet vid 1973 och 1974 års riksdagar anförde utskottet (TU 1973:1 och TU 1974:1) bl. a. att nuvarande lotsorganisation utformats på grundval av ett system med i princip allmän lotsfrihet (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Med hänsyn till miljö- och säkerhetsaspekterna har bestämmelser i olika avseenden utfärdats om skyldighet att anlita lots framför allt i fråga om vissa tankfartyg med last av råolja m. m. och fartyg med allmänfarlig last i bulk.

På uppdrag av regeringen har sjöfartsverket i mars 1974 lagt fram ett betänkande angående utvidgad skyldighet att anlita lots. Förslaget har varit föremål för omfattande remissbehandling. Av budgetpropositionen framgår att betänkandet inte direkt kan läggas till grund för beslut i frågan. En översyn anses nödvändig, varför regeringen den 6 februari 1975 bemyndigat departementschefen att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att verkställa översynen. Denna skall enligt direktiven genomföras skyndsamt och med sikte på att förslag skall kunna framläggas den 1 juli 1975.

Med hänsyn till frågans vikt finner även utskottet angeläget att översynen sker utan dröjsmål. I avvaktan härpå finner utskottet dock någon åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig och avstyrker motionen.

I motionen 1488 anhålls att bestämmelser ej skall utfärdas om införande av *sjövägsmärken*.

Bestämmelser om utmärkning av olika sjötrafikregler – ankringsförbud, fartbegränsningar, förbud mot vattenskidåkning, motorbåtstrafik m. m. – eller om varningsmärken för sjöfarten – t. ex. starkströmsledning, begränsning av segelfri höjd – finns f. n. inte. I dag används tavlor av olika slag, ofta endast med svensk text, vilket gör tavlorna svårbegripliga för utlänningar. Inom ECE:s Inland Transport Committee (ITC) har utarbetats en överenskommelse (ITC-konventionen), vilken upptar de märken för vilka behov ansetts föreligga. Dessa märken används i Europa på de stora vattenlederna.

Behov av sjövägsmärken har ansetts föreligga också för svenskt vidkommande, och sjöfartsverket gjorde redan år 1967 en framställning hos Kungl. Maj:t i frågan. Mot bakgrund av den internationella utvecklingen har det sedermera ansetts önskvärt att även de kommande svenska märkena utformas enligt ITC-konventionen. En departementspromemoria med förslag till förordning om ITC-märken utarbetas f. n. inom kommunikationsdepartementet och beräknas vara färdig i maj innevarande år. Promemorian skall därefter remissbehandlas. Avsikten anges i första hand inte vara att öka antalet utmärkingar utan att nuvarande märken (tavlor) skall ersättas med tydliga och enhetliga märken i överensstämmelse med ITC-konventionen.

Med hänsyn till att det är fråga om en internationell reglering på området har utskottet vid sin prövning ej funnit anledning motsätta sig att sjövägsmärken av förevarande slag införs. Härav följer också att utskottet ej kan tillstyrka motionärernas yrkande. Utskottet vill dock starkt betona vikten av att stor restriktivitet iakttas beträffande märkenas antal och att de bör förekomma endast då ett verkligt behov av dem föreligger.

I motionen 1498 föreslås en utredning med uppdrag att överväga möjligheterna till omformning av reglerna för uttagande av *sjöfartsavgifter*.

Med anledning av en motion i ämnet under 1972 års riksdag erinrade utskottet (TU 1972:1) om innebörden i det av 1970 års riksdag fattade beslutet angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga

sjöfartsavgifter (jfr SU 1970:143). I samband därmed konstaterades att departementschefen frångått sjöfartsutredningens förslag om att bl. a. principen om full kostnadstäckning skulle avse varje geografiskt område för sig. Enligt statsutskottets därvid uttalade uppfattning måste vid bedömningen av dessa frågor hänsyn tas till de lokaliserings- och regionalpolitiska strävandena m. m., och utskottet anslöt sig bl. a. därför till departementschefens uppfattning. Det framhölls också att sjöfartsverket skulle få rätt att besluta om sådana avvikelser – t. ex. i form av rabatter i avgiftssystemet – som är företagsekonomiskt motiverade. Utskottet ville i sammanhanget understryka vikten av att – inom ramen för 1970 års riksdagsbeslut – hänsyn tas till Göteborgs hamns konkurrensförhållanden visavi övriga större hamnar i Europa som är eller kan bli alternativa anlöpshamnar till Göteborg.

Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning i frågan och finner under hänvisning härtill någon särskild framställning från riksdagens sida i ämnet ej vara erforderlig.

I motionen 1502 har hemställts om en plan för modernisering av den svenska *sjökortsportföljen*. Utskottet vill med anledning härav erinra om att sjöfartsverkets verksamhetsplan i första hand inriktas på att slutföra sjömätningarna i Väneren och Mälaren samt i tungtrafikkorridorerna. Verket avser därjämte att verkställa förnyade mätningar i Norrlandsfarvattnen för vintersjöfarten. Tillkomsten av Stålverk 80 aktualiserar också mätningar för betydligt mer djupgående fartyg än verksamhetsplaneringen hittills varit inriktad på. I fråga om mätningsresurserna, som anses starkt urholkade, framhåller verket att en viss förbättring kommer att ske då det nya sjömätningarfartyg levereras för vilket principbeslut föreligger. I detta sammanhang kan nämnas att Kungl. Maj:t den 7 juni 1974 gett sjöfartsverket ett utredningsuppdrag rörande den framtida sjömätningens verksamheten. I avvaktan på resultatet av utredningen har departementschefen i årets budgetproposition inte beräknat några ytterligare medel för det nya sjömätningarfartyget.

Utskottet vill för sin del starkt betona vikten av att de av motionären berörda frågorna beaktas. Avgörandet i frågan om ett nytt sjömätningarfartyg bör därför också påskyndas (jfr TU 1974:2). Med beaktande av det anförda finner utskottet dock ej påkallat att hos regeringen begära att någon särskild åtgärd vidtas från riksdagens sida med anledning av motionen.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar
 - a. till *Farledsverksamhet*, *exkl. isbrytning*, ett förslagsanslag av 131 841 000 kr.
 - b. till *Isbrytning* anvisar ett förslagsanslag av 63 565 000 kr.,
 - c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag av 13 257 000 kr.,
 - d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 2 197 000 kr.,

2. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1975:367, yrkandet A 8,
 - b. avslår motionen 1975:850,
 - c. avslår motionen 1975:1438,
 - d. avslår motionen 1975:1485,
 - e. avslår motionen 1975:1486,
 - f. avslår motionen 1975:1487,
 - g. avslår motionen 1975:1488,
 - h. avslår motionen 1975:1498,
 - i. avslår motionen 1975:1502.

Övriga sjöfartsändamål

9. **Handelsflottans pensionsanstalt m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna D 5–D 8 (s. 138–143) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Handelsflottans pensionsanstalt* ett anslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* ett förslagsanslag av 100 000 kr.,
3. till *Avsättning till handelsflottans välfärdsfond* ett förslagsanslag av 500 000 kr.,
4. till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* ett förslagsanslag av 755 000 kr.

Institut m. m.

10. **Transportnämnden.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 1 (s. 144–149) och hemställer

att riksdagen till *Transportnämnden* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 1 712 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen.

11. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader.** Regeringen har under punkten E 2 (s. 149–154) föreslagit riksdagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader för budgetåret 1975/76 anvisa ett förslagsanslag av 37 552 000 kr.

Motionerna

I motionen 1975:169 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandet 1), att riksdagen, för undersökning av Vänerns hydrologi, beslutar att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader anvisa ett med 172 000 kr. till 37 724 000 kr. förhöjt belopp.

I motionen 1975:368 av herr Brännström (s) hemställs att riksdagen beslutar att det planerade regionala väderkontoret för norra Norrland lokaliseras till Skellefteå.

I motionen 1975:840 av herr Dahlberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen måtte besluta att hos regeringen anhålla om utredning och förslag till en regional väderlekstjänst för Norrbotten.

Utskottet

Förevarande anslag tas i budgetpropositionen upp med 37 552 000 kr.

I motionen 169 har yrkats att riksdagen för undersökning av *Vänerns* hydrologi beslutar att höja ifrågavarande anslag med 172 000 kr.

Av verkets anslagsframställning framgår att institutet år 1971 påbörjade en hydrologisk undersökning i Vänern. Senare har länsstyrelserna i Värmlands, Skaraborgs och Älvsborgs län, fiskeristyrelsen, naturvårdsverket och institutet bildat den s. k. Vänernvattenkommittén, som har till uppgift att initiera, samordna och rapportera undersökningsverksamhet i Vänern. För den fortsatta kartläggningen av Vänerns hydrologi, vilket arbete anses vara av mycket stor betydelse från miljövärdssynpunkt, erfordras enligt institutet en förstärkning av anslaget för tillfällig arbetshjälp med 118 000 kr. Vidare äskar institutet för samma ändamål 55 000 kr. för resor. Regeringen har dock icke beräknat något anslag för här ifrågavarande ändamål.

Utskottet finner i likhet med motionärerna den pågående kartläggningen av Vänerns hydrologi vara en mycket angelägen uppgift. Utskottet vill därför starkt betona vikten av att regeringen vid kommande budgetbehandling överväger de i sammanhanget aktualiserade anslagsfrågorna i syfte att stödja projektet. Någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida finner utskottet dock f. n. ej erforderlig.

Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag beträffande medelsanvisningen för nästa budgetår.

I motionen 368 har yrkats att det planerade regionala väderkontoret för norra Norrland lokaliseras till Skellefteå.

I motionen 840 har anhållits om utredning och förslag till regional väderlekstjänst för Norrbotten.

Med anledning av motionerna vill utskottet erinra om att länsstyrelsen i Norrbotten föreslagit regeringen att ett regionalt väderkontor inrättas för norra Norrland. Ärendet är föremål för prövning i kommunikationsdepartementet. Enligt vad utskottet erfarit är avgörandet beroende av slutbehandlingen av två betänkanden som f. n. remissbehandlas, Väderinformation och annan SMHI-produktion, behov och kostnader (Ds K 1972:12) och Flygväderlekstjänst 1980 (Ds K 1974:15).

I avvaktan på resultatet av regeringens prövning av ärendet finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig varför motionerna avstyrks.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1975:169, yrkandet 1, till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 37 552 000 kr.,
2. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1975:368,
 - b. avslår motionen 1975:840.

12. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m.** Regeringen har under punkten E 3 (s. 155) föreslagit riksdagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m. för budgetåret 1975/76 anvisa ett förslagsanslag av 1 635 000 kr.

Motionen

I motionen 1975:169 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandet 2), att riksdagen, för undersökning av Vänerns hydrologi, beslutar att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m. anvisa ett med 195 000 kr. till 1 830 000 kr. förhöjt belopp.

Utskottet

Regeringen har under denna punkt föreslagit ett förslagsanslag för nästa budgetår av 1 635 000 kr.

I motionen 169 har yrkats att riksdagen för undersökning av *Vänerns* hydrologi beslutar att höja ifrågavarande anslag med 195 000 kr.

Av utskottets ställningstagande under punkten 11 i det föregående följer att utskottet f. n. ej heller funnit sig berett att tillstyrka yrkandet i motionen 169 om ett förhöjt belopp till ifrågavarande anslag.

Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag jämväl under förevarande punkt.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionen 1975:169, yrkandet 2, till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m.* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 1 635 000 kr.

13. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Nyanskaffning av instrument m. m. med flera anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna E 4–E 7 (s. 155–158) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Nyanskaffning av instrument m. m.* ett reservationsanslag av 600 000 kr.,
2. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 9 006 000 kr.,
3. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderlektjänst för luftfarten* ett förslagsanslag av 13 712 000 kr.,
4. till *Bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.* ett förslagsanslag av 1 600 000 kr.

14. Verksamheten vid statens väg- och trafikinstitut: Statens väg- och trafikinstitut m. fl. anslag. Före behandlingen av de skilda anslagen har regeringen (s. 158–160) lämnat en allmän översikt över verksamheten vid statens väg- och trafikinstitut. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna E 8–E 10 (s. 160–168) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Statens väg- och trafikinstitut* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* ett reservationsanslag av 9 250 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* ett reservationsanslag av 1 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

15. Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna E 11–E 13 (s. 169–172) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 4 761 000 kr.,
2. till *Statens geotekniska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 4 222 000 kr.,
3. till *Statens geotekniska institut: Utrustning* ett reservationsanslag av 100 000 kr.

16. Fraktbidragsnämnden. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 14 (s. 172–173) och hemställer

att riksdagen till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1975/76 anvisar ett förslagsanslag av 615 000 kr.

17. Transportforskningsdelegationen och Bussbidragsnämnden. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna E 17–E 18 (s. 180–185) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Transportforskningsdelegationen* ett reservationsanslag av 9 115 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Bussbidragsnämnden* ett förslagsanslag av 542 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Diverse

18. Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 2 (s. 203–205) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar till *Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser* ett förslagsanslag av 220 000 000 kr., därav 3 600 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

19. **Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna F 3–F 8 (s. 205–209) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1975/76 anvisar

1. till *Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.* ett förslagsanslag av 2 507 000 kr.,
2. till *Beredskap för civil luftfart* ett reservationsanslag av 2 000 000 kr.,
3. till *Kostnader för visst värderingsförfarande* ett förslagsanslag av 40 000 kr.,
4. till *Kostnader för riskgaranti till Scandinavian Airlines System* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
5. till *Kostnader för omläggning av flygtrafikledarutbildningen* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
6. till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

Stockholm den 18 mars 1975

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp) och Johansson i Vrångebäck (m);

dock att fr. o. m. punkten 8 herr Lindahl i Hamburgsund (fp) deltagit i stället för herr Sellgren (fp).

Reservationer

1. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande anslagen *Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m.* och *Bidrag till byggande av enskilda vägar* av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Persson i Heden (c), Håkansson i Rönneberga (c), Stjernström (c) och Sellgren (fp) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "erforderliga medel" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har under en rad av år understrukit att särskild hänsyn måste

tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. Vägverket har också i sina petita framhållit att bidragen till drift av enskilda vägar under en lång tid varit alltför låga. Genom höjningar av anslaget under senare år har visserligen en nedgång skett i antalet bidragsberättigade ansökningar, som inte kunnat beviljas på grund av bristande anslag och departementschefen föreslår för nästa budgetår en ökning med 10 milj. kr. Enligt utskottets uppfattning bör dock anslaget höjas med ytterligare 7 milj. kr och fastställas till 100 milj. kr. Detta skulle motsvara vägverkets lägsta programnivå (A), varigenom möjlighet ges att bevilja bidrag till samtliga ineliggande och under året inkomna bidragsberättigade ansökningar omfattande en väglängd av ungefär 1 000 km.

Från anslaget Bidrag till byggande av enskilda vägar lämnas bidrag till byggande av enskild väg av väsentlig betydelse för en bygds befolkning. Vägverkets inventering anger ett årligt behov på ca 60 milj. kr. i 1976 års pris- och lönenivå. För nästa budgetår föreslås av departementschefen ett oförändrat anslag om 26,8 milj. kr. Detta får – med beaktande av pris- och löneutvecklingen – till följd en minskad byggnadsvolym, vilket utskottet finner otillfredsställande. Såsom vägverket i annat sammanhang framhållit har dock den satsning i övrigt som skett under de senaste åren på det enskilda bidragsberättigade vägnätet varit synnerligen betydelsefull. Det är självfallet önskvärt att denna utveckling kan fortsätta. Enligt vägverkets lägsta verksamhetsalternativ skulle för nästa budgetår 32 milj. kr. anslås. Därmed skulle i stort sett oförändrad byggnadsvolym uppnås för verksamhetsåret 1976. Ändå skulle bara ungefär hälften av det redovisade behovet kunna tillgodoses. Mot bakgrund härav bör enligt utskottets uppfattning en höjning av anslaget med 5,2 milj. kr. ske.

Vid ett bifall till dessa yrkanden kommer också de synpunkter som anförts i de i det följande behandlade motionerna rörande enskild väghållning att i stor utsträckning kunna tillgodoses.

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

- (5) b. i anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1975:565, yrkandet 3, till *Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m.* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 100 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
- c. i anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1975:565, yrkandet 2, till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1975/76 anvisar ett reservationsanslag av 32 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande *avgiftsfinansiering* av vissa större vägprojekt av herrar Lothigius (m) och Johansson i Vrångebäck (m) som anser att

dels det avsnitt av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "berörda motionsyrkande" bort ha följande lydelse:

Enligt vägverkets behovsinventeringar erfordras nybyggnads- och förbättringsåtgärder på sekundära och tertiära länsvägar för omkring 15 miljarder kr. för att klara redan existerande behov. Då är inte motorvägarna medräknade. Summan kommer dessutom att stiga på grund av de kostnader som energikrisen förorsakat.

Det blir alltmer klart att regeringen med nuvarande anslagsmedel inte kan klara av de påvisade bristerna. Dessa kommer i stället att öka för varje år om nuvarande anslagspolitik fortsätter.

Motionsledes har under en rad av år föreslagits att man skulle avgiftsfinansiera vissa starkt trafikerade motorvägssträckor för att därigenom kunna åstadkomma en fortsatt uppbyggnad av motorvägarna. Dessutom kan på detta sätt resurser föras över till drift och underhåll av det övriga statliga vägnätet.

Det måste enligt utskottets uppfattning te sig som mera rättvist att de som trafikerar ett mera bekvämt vägnät, som dessutom ger större säkerhet, lägre driftkostnader och bättre framkomlighet, också får bidra till kostnaderna för detta. Riksdagen har redan beslutat att finansiera den planerade Öresundsbron genom broavgifter. Även andra nybyggda broar eller planerade större broar bör kunna avgiftsbeläggas.

I vägkostnadsutredningens betänkande har man diskuterat avgiftsbeläggning särskilt beträffande storstadsområden och andra starkt trafikerade vägar. Man skisserar här tullspärrar och provisoriska tullbås, där man vid vissa tidpunkter tar upp avgift. Sådana anordningar kan på ett smidigt och enkelt sätt utföras med moderna tekniska hjälpmedel, och de vägtrafikanter som inte betalar får efter nummeravfotografering sin räkning tillsänd per post. Det finns en rad andra enkla system att tillgripa. Det i motionen föreslagna avgiftssystemet innebär också att en del av vägutbyggnaderna omedelbart kan finansieras genom upptagande av lån. Att på detta sätt tillföra vägväsendet ökade medel är desto mer angeläget som den kommunala väghållningen också har kommit att släpa efter.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet i likhet med motionärerna att en avgiftsfinansiering av vissa större väg- och broprojekt bör övervägas.

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

dels utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. att riksdagen med bifall till motionen 1975:367, yrkandet C, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar,