

Nr 1

Betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1971/72 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

DRIFTBUDGETEN

SJÄTTE HUVUDTITELN

Kommunikationsdepartementet m. m.

1. Kommunikationsdepartementet m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts i propositionen nr 1, bilaga 8, framlagda förslag (punkterna A 1–A 3, s. 21–22 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1971) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Kommunikationsdepartementet* ett förslagsanslag av 5 634 000 kr.,
2. till *Kommittéer m. m.* ett reservationsanslag av 2 120 000 kr., därav hälften att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Extra utgifter* ett reservationsanslag av 330 000 kr.

Vägväsendet

2. Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet. Före behandlingen av de skilda anslagen har Kungl. Maj:t (s. 23–54) lämnat en allmän översikt över vägväsendet.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1971/72 under de skilda väganlagen m. m. innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisas ett förslagsanslag av 4 430 000 kr. (punkt B 1, s. 55).

att till Drift av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 826 800 000 kr. (punkt B 2, s. 55–56),

att till Byggnad av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 685 470 000 kr. (punkt B 3, s. 56–57),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas ett förslagsanslag av 122 130 000 kr. (punkt B 4, s. 57–58),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 331 000 000 kr. (punkt B 5, s. 58–59),

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisas ett reservationsanslag av 54 550 000 kr. (punkt B 6, s. 59–60) och att under budgetåret 1971/72 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 110 000 kr.,

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisas ett reservationsanslag av 23 400 000 kr. (punkt B 7, s. 60–61),

att till Tjänster till utomstående anvisas ett förslagsanslag av 8 680 000 kr. (punkt B 8, s. 61)

samt att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkt B 9, s. 61–62).

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971: 397 av herr Hedlund m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte 1. i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala som sin mening att vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken skall syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar, 2. till Byggande av statliga vägar under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1971/72 anvisa ett reservationsanslag av 693 670 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt 3. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisa ett reservationsanslag av 62 550 000 kr. på i motionen anförda grunder, att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels motionen 1971: 931 av herr Helén m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte 1. uttala att vid avvägningen mellan riks- och länsvägar hänsyn toges till behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter väl fungerande länsvägnät, 2. anhålla om ett program för en ökning av väganlagen under de närmaste åren,

dels motionen 1971: 406 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att de ordinarie vägbyggnadsramarna i de sysselsättningsvaga regionerna inte minskas med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överföres från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete,

dels motionen 1971: 203 av herr Eriksson i Bäckmora m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att den flerårsplan för vägbyggnadet som gäller för perioden 1970–1974 måtte omprövas med sikte på en snabbare upprustning och utbyggnad av vägnätet i regioner där det är angeläget att stärka näringsliv och bebyggelse,

dels motionen 1971: 966 av herr Turesson vari hemställdts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att åt Vägverket uppdrages att ompröva principerna för fördelningen mellan länen av anslaget till vägbyggnad med särskild hänsyn till skogslärens behov,

dels motionen 1971: 75 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. vari hemställdts 1. att en fond för anslag till ur lokaliseringssynpunkt angelägna vägprojekt tillskapas och 2. att 10 % av väganlagen tilldelas denna fond.

dels motionen 1971: 933 av herrar Hylander och Richardson vari hemställdts att riksdagen måtte besluta att begära hos Kungl. Maj:t att Kungl. Maj:t i planering för kommande budgetår tillgodose de behov, som motionen aktualiserar och som tyvärr inte har getts utrymme i föreliggande budgetförslag,

dels motionen 1971: 918 av herr Carlsson i Vikmanshyttan m. fl. vari hemställdts att riksdagen vid behandlingen av anslaget till byggande och upprustning av länsvägar besluta att tilldelningen av anslag för kommande år för Kopparbergs län blir av samma storlek som år 1969 samt att vägplaneringen därefter skall inriktas på en omfattning som erfordras för en positiv befolknings- och näringsutveckling,

dels motionen 1971: 975 av herr Åsling m. fl. vari hemställdts att riksdagen vid behandlingen av kommunikationsdepartementets huvudtitel punkt B 3 Byggande av statliga vägar, uttalar att ökad hänsyn tages till det i Jämtlands län akuta nybyggnadsbehovet av vägar samt att ramen för utförande av vägbyggnader som beredskapsarbeten väsentligen vidgas i enlighet med vad i motionen anförts,

dels motionen 1971: 952 av herr Oskarson m. fl. vari hemställdts att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t vidtar kompletterande åtgärder för att de problem som sammanhänger med väganslutningen till E 6 för de nyetablerade industrierna i Värö löses på ett tillfredsställande sätt och därutöver överväger åtgärder för utbyggnad av E 6 i sin helhet i snabbare takt än vad som framgår av nuvarande planering,

dels motionen 1971: 964 av herr Sundman m. fl. vari hemställdts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhänga att vägprojektet Gäddede-Ankarvattnet snarast måtte komma till utförande som temporär ersättning ur sysselsättningssynpunkt för den tills vidare uppskjutna malmbrytningen i Stekenjokk i enlighet med vad i motionen anförts,

dels motionen 1971: 974 av herr Åkerfeldt m. fl. vari hemställdts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om

initiativ till sådan ändring av formerna för tilldelningen av medel till byggande av kommunala vägar och gator att kommunerna bereds möjlighet att omdisponera i fördelningsplanen upptagna, eller redan beviljade, medel till projekt som anses fördelaktigare ur miljösynpunkt,

dels motionen 1971: 140 av herr Eriksson i Bäckmora m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning av dels frågan om fullständig täckning med statsbidrag av kostnaderna för den enskilda väghållningen, dels frågan om formerna för byggande och drift av enskilda vägar,

dels motionen 1971: 921 av herr Dahlgren m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning och förslag beträffande frågan om fria resor vid överfart till fastlandet för på skärgårdsöar bosatt befolkning,

dels motionen 1971: 924 av herrar Eriksson i Bäckmora och Björk i Gävle vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning angående det enskilda vägnätets standard med hänsyn till utvecklingens ökade krav på framkomlighet och trafiksäkerhet och att förslag snarast förelägges riksdagen,

dels motionen 1971: 405 av herrar Persson i Heden och Eriksson i Bäckmora vari hemställts att riksdagen måtte uttala, att delningskostnad för väg, som tas ur allmänt underhåll, må bäras av staten,

dels motionen 1971: 962 av fru Sundberg vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Statens vägverk och Televerket får i uppdrag att vidtaga åtgärder för inrättande av en informationscentral »Fröken Väg»,

dels motionen 1971: 260 av herrar Ståhlhammar och Romanus vari hemställts att riksdagen uppdrager åt Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för att anordna en försöksverksamhet med »vägupplysning», till vilken vägtrafikanter kan vända sig för att få upplysningar om väglaget på bestämda vägsträckor,

dels motionen 1971: 914 av herr Annerås m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om att lämpliga föreskrifter utfärdas i vissa i motionen berörda avseenden beträffande mitt- och kantmarkeringar av vägar,

dels motionen 1971: 404 av herrar Nilsson i Agnäs och Åkerlind vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att användningen av vägsalt upphör,

dels motionen 1971: 940 av herr Larsson i Borrby m. fl. vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att halkbekämpning med hjälp av salt må upphöra.

Utskottet

Vid sin behandling av vägfrågorna erinrar departementschefen – liksom i fjolårets statsverksproposition – om det av vägplancutredningen framlagda betänkandet *Vägplan 1970* (SOU 1969: 56 och 57). Utredningen har efter en kartläggning av det nuvarande väg- och gatunätets omfattning och standard ingående övervägt principerna för en långsiktig vägplanering och därvid lagt stor vikt vid att utarbeta en planeringsmetodik som bygger på en samhällsekonomisk värdering av olika insatser på vägområdet. I sistnämnda hänseende har utarbetats en kalkylmodell för lönsamhetsbedömning av trafikprojekt som avses vara ett hjälpmedel vid prioritering av vägföretag och även vid bestämning av olika tekniska standardkrav på vägnätet. Utredningen har också gjort prognoser avseende den framtida trafikutvecklingen samt med utgångspunkt från dessa och med anlitande av bl. a. den nyssnämnda lönsamhetskalkylen upprättat behovsplaner med angivande av kostnaderna för väg- och gatubyggandet och vägdriften under tiden fram till mitten av 1980-talet. Utredningen har varit föremål för en omfattande remissbehandling.

Med hänsyn till den rad av viktiga frågor inom vägpolitiken som tas upp i betänkandet – bl. a. planeringsmetodiken och standardkraven – krävs enligt departementschefen ingående och allsidiga överväganden och då även med beaktande av de många synpunkter som anförts av remissinstanserna. Departementschefen säger sig därför inte nu vara beredd att närmare gå in på dessa frågor utan avser att återkomma till dem vid en senare tidpunkt.

I motionen 1971: 931 har under hänvisning bl. a. till innehållet i förenämnda betänkande yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t dels hemställer att vid avvägningen mellan riks- och länsvägar hänsyn tas till behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter *väl fungerande länsvägnät*, dels anhåller om ett *program för en ökning av väganlagen* under de närmaste åren. Vidare har i motionen 1971: 397 hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t som sin mening uttalar att vägplaneringen såsom ett *instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken* skall syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar.

I statsrådsprotokollet framhålls att i nuvarande ekonomiska läge återhållsamhet måste iakttas även beträffande väganlagen och en ingående angelägenhetsprioritering ske av vägverkets engagemang inom ramen för de resurser som ställs till förfogande. Allmänt bör därvid gälla att de statliga insatserna i första hand inriktas på att genom ändamålsenliga driftåtgärder säkerställa funktionen hos de olika delarna av det befintliga vägnätet. Vidare måste de investeringsplaner fullföljas som avser att genom mera begränsade punktvisa insatser åstadkomma förbättringar som kommer längre sammanhängande vägsträckor

till del resp. siktar till att avhjälpa påtagliga brister inom de av trafikökningen mera belastade delarna av vägnätet.

Inom ramen för en sådan allmän inriktning bör sålunda enligt propositionen i fråga om byggnadsanslagen de riktlinjer tillämpas som åter speglas i urvalet av vägföretag i de under 1969 för perioden 1970–1974 av vägverket fastställda flerårs- och fördelningsplanerna. Dessa är huvudsakligen inriktade på huvudvägnätet. En samordning av planerna har skett med hänsyn till fördelningen av de beräknade transportbehoven. Objektens samhällsekonomiska lönsamhet har i första hand varit avgörande för prioriteringen inom planerna. Härvidlag har i flerårsplanerna beaktats såväl näringslivets behov av tillfredsställande transportmöjligheter som behoven av kapacitetsstarka trafikleder inom och mellan tätortsregionerna. Vid upprättandet av fördelningsplanen har utgångspunkten varit att de kollektiva trafiksystemen i de större städerna ingår som en väsentlig och integrerad del i dessa städers trafiksystem. Tunnelbanesamt viktiga infarts- och genomfartsprojekt har prioriterats gemensamt.

Utskottet ansluter sig för sin del till de sålunda angivna riktlinjerna för investeringsverksamheten på vägväsendets område. I sammanhanget må också erinras om att Kungl. Maj:t i cirkulär (SFS 1969: 483) anbefallt samtliga statsmyndigheter att vid beslut som rör lokalisering av offentliga investeringar eller som på annat sätt har betydelse för den regionala utvecklingen beakta det prognosmaterial m. m. som utarbetats inom länsplanering 1967 samt vad Kungl. Maj:t och riksdagen i anslutning därtill uttalat (SU 1969: 57 och BaU 1969: 30, rskr. 188 och 309).

Utskottet finner det vidare angeläget att förslag från Kungl. Maj:ts sida i anledning av förenämnda Vägplan 1970 snarast föreläggs riksdagen så att en ingående prövning av investeringsfrågorna för vägväsendets del kan ske. I avvaktan härpå är utskottet inte nu berett att ta ställning i frågan om avvägningen under de kommande åren mellan väginvesteringarna och anslagen för andra ändamål. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av vad som i det föregående anförts avstyrks motionen 1971: 931 samt motionen 1971: 397 i vad den avser vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken.

I motionen 1971: 203 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *den flerårsplan* för vägbyggandet som gäller för perioden 1970–1974 måtte *omprövas* med sikte på en snabbare upprustning och utbyggnad av vägnätet i regioner där det är angeläget att stärka näringsliv och bebyggelse. Utskottet får i anledning härav erinra om att flerårsplanerna för nämnda period numera till alla delar fastställts – i vissa fall efter prövning av Kungl. Maj:t. Revidering av planerna skall dock – jämlikt gällande författningsregler – ske redan under 1972 att avse perioden 1973–1977. Under hänvisning till det anförda finner sig utskottet inte kunna tillstyrka motionen i fråga.

Ej heller anser sig utskottet kunna tillstyrka det i motionen 1971: 406 framförda yrkandet att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att de *ordinarie vägbyggnadsramarna* i de sysselsättningssvaga regionerna *ej minskas* med anslagsbelopp motsvarande kostnad för vägprojekt som överföres från ordinarie vägbyggnadsplan till beredskapsarbete. I anslutning härtill må erinras om att enligt statsrådsprotokollet de statliga investeringarna i vägar och gator under perioden 1955–1970 utgjort ca 17,3 miljarder kr. i 1970 års prisnivå, varav drygt 3,5 miljarder utgör beredskapsarbeten. Dessa har i huvudsak utförts i Norrland och skogslänen i övrigt varigenom vägverkets långtidsplaner för dessa län i stort sett kunnat tillgodoses medan för landet i övrigt stora eftersläpningar föreligger. Som beredskapsarbeten utförs normalt projekt som planeras komma till utförande inom långtidsplanen. Någon ändring av principerna härför bör enligt departementschefen ej ske. Utskottet delar denna uppfattning.

Av samma anledning avstyrks yrkandet i motionen 1971: 75 att *en särskild fond* för anslag till vissa från lokaliseringssynpunkt angelägna vägprojekt skapas samt att 10 % av väganlagen tilldelas denna fond. Ett genomförande av detta förslag skulle f. ö. enligt utskottets uppfattning omöjliggöra en rationell användning av anslagsmedlen och en riktig fördelning av desamma samt medföra avsevärda olägenheter inte minst från administrativa synpunkter.

I motionen 1971: 966 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att åt vägverket uppdras att *ompröva principerna för fördelningen mellan länen av anslaget till vägbyggnader* med särskild hänsyn till skogslänens behov. I motionen 1971: 933 har begärts att Kungl. Maj:t vid planeringen för kommande budgetår tillgodose de behov som i motionen aktualiseras beträffande *väganlagen till Skaraborgs län* och i motionen 1971: 918 att riksdagen gör vissa uttalanden beträffande medeltilldelningen och planeringen med avseende på *vägbyggandet i Kopparbergs län*. Slutligen har i motionen 1971: 975 begärts ökade insatser av olika slag för *byggande av vägar i Jämtlands län*.

Utskottet får i anledning av de således framställda yrkandena hänvisa till vad i det föregående anförts rörande inriktningen av vägbyggandet samt om den verkställda revideringen av flerårs- och fördelningsplanerna för åren 1970–1974, m. m. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägstadgans bestämmelser för femårsperioder och förnyas vart tredje år. Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker därvid på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande – allt i syfte att åstadkomma en likformig och rättvis fördelning av vägmedlen. Även om de i motionerna framställda yrkandena i och för sig

kan framstå som välmotiverade vill utskottet dock framhålla att bl. a. förhållanden av de slag motionärerna åberopar konstituerar de faktorer vägmyndigheterna har att beakta vid det förenämnda planeringsarbetet samt vid medelsfördelningen.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet sålunda anser de av motionärerna aktualiserade frågorna böra prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks motionerna i fråga.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1971:952 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att åtgärder vidtas i syfte att åstadkomma en snabbare *utbyggnad av riksväg E 6*. Vad beträffar det av motionärerna upptagna spørsmålet rörande väganslutningen till E 6 för de nyetablerade industrierna i Värö vill utskottet dock understryka det angelägna i att denna fråga av framför allt trafiksäkerhetsskäl får en tillfredsställande lösning i samband med överläggningarna mellan berörda parter.

I motionen 1971:964 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *vägprojektet Gädde-Ankarvattnet* snarast måtte komma till utförande som temporär ersättning från sysselsättningsynpunkt. Enligt vad utskottet inhämtat har numera medel i viss utsträckning ställts till förfogande för ändamålet. Med beaktande härav och då utskottet förutsätter att frågan om genomförandet av projektet i dess helhet kommer att av vägmyndigheterna och arbetsmarknadsverket i vederbörlig ordning närmare prövas torde någon åtgärd i ärendet från riksdagens sida f. n. ej vara erforderlig.

Vid sin behandling av frågan om *medelstilledningen* till väg- och gatubyggandet redogör departementschefen bl. a. för utfallet av investeringarna inom denna sektor under perioden 1965–1969 samt de beräknade kostnaderna under åren 1970 och 1971. Vidare erinras om de krav som ställs på *vägdriften* och till vikten av att vidmakthålla standarden på det statliga vägnätet. Ökade medel bör enligt departementschefen ställas till förfogande för detta ändamål under nästa budgetår. I anslutning härtill erinras också om de ytterligare åligganden i fråga om renhållning som åvilar vägverket efter den 1 januari 1971. För nästa budgetår (avseende kalenderåret 1972) beräknar departementschefen därför en ökning av anslaget med 53 milj. kr. Totalt skulle således för nämnda ändamål disponeras 827 milj. kr. Utskottet finner den föreslagna anslagshöjningen välmotiverad och tillstyrker densamma.

Anslagstilledningen till det *statliga vägbyggandet* bör enligt departementschefen bibehållas på nuvarande nivå. I enlighet härmed förordas för budgetåret 1971/72 (avseende kalenderåret 1972) ett anslag om ca 685,47 milj. kr. Härav avser 375,5 milj. kr. byggande av riksvägar, 31,2 milj. kr. byggande av tunnelbanor, 140,0 milj. kr. byggande av länsvägar, 54,4 milj. kr. byggande av storbroar samt resten central och

regional administration m. m.

Utskottet har vid sin prövning av denna fråga funnit sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag och avstyrker följaktligen den i motionen 1971: 397 yrkade medelshöjningen om 8,2 milj. kr. avseende posten till byggande av länsvägar. Nämnda anslagspost anses av motionärerna böra upptas med det av vägverket begärda beloppet om 148,2 milj. kr.

Kostnadsramarna för år 1972 för anslagen Drift av statliga vägar respektive Byggande av statliga vägar bör såsom departementschefen föreslagit bestämmas till samma belopp som anslagen.

Anslaget till bidrag till *drift av kommunala vägar och gator* bör i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag tas upp med ca 122,1 milj. kr., innebärande en ökning i förhållande till innevarande budgetår med ca 15 milj. kr. Utskottet tillstyrker också att anslaget till *byggande av kommunala vägar och gator* tas upp med ett belopp av oförändrat 331 milj. kr.

Till *bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* har i propositionen föreslagits ett anslag av 54,55 milj. kr. I anledning härav har i motionen 1971: 397 yrkats en höjning av anslaget till 62,55 milj. kr.

Utskottet har för sin del funnit sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag innebärande i det närmaste oförändrad medelsanvisning för ändamålet samt avstyrker följaktligen motionen 1971: 397 i berörda del.

De av Kungl. Maj:t i *övrigt framlagda anslagsberäkningarna* har inte gett utskottet anledning till erinran. Detta innebär bl. a. att utskottet biträder Kungl. Maj:ts förslag att – på samma sätt som skett för innevarande budgetår – 40 milj. kr. av det statliga vägbyggnadsanslaget och 20 milj. kr. av det statliga vägdriftanslaget tilldelas Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län att användas under särskilt beaktande av arbetsmarknadspolitiska synpunkter.

De sammanlagda utgifterna under de olika väganlagen m. m. för budgetåret 1971/72 uppgår enligt departementschefens beräkningar till 2 056,5 milj. kr. För trafiksäkerhet och vissa bidrag m. m. beräknas under andra anslag under sjätte huvudtiteln sammanlagt 78 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedlen. Under andra, femte, åttonde, nionde och elfte huvudtitlarna föreslås därjämte 511 milj. kr. att avräknas mot nämnda medel.

Det *totalbelopp som avses skola täckas av automobilskattemedlen* skulle därmed uppgå till ca 2 646 milj. kr. I förhållande till motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslag innebär detta en ökning med ca 196 milj. kr. Då inkomsterna av automobilskattemedlen beräknas till ca 3 343 milj. kr. skulle överskottet på vägväsendets specialbudget, vilket per den 30 juni 1970 uppgick till ca 1 796 milj. kr. komma att under budgetåret öka med ca 697 milj. kr.

I motionen 1971: 140 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte

anhålla om utredning av dels frågan om fullständig täckning med statsbidrag av *kosnaderna för den enskilda väghållningen*, dels frågan om *formerna för byggande och drift* av enskilda vägar. Vidare har i motionen 1971: 924 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om *utredning angående det enskilda vägnätets standard* med hänsyn till utvecklingens ökade krav på framkomlighet och trafiksäkerhet samt att förslag snarast föreläggs riksdagen.

Vid bedömningen av de med bidragsgivningen till de enskilda vägarna sammanhängande frågorna måste, såsom riksdagen vid flera tillfällen tidigare framhållit, hänsyn tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet. De av motionärerna upptagna frågorna har dock utretts senast av 1960 års vägsakkunniga som år 1962 avgav ett särskilt betänkande om statsbidrag till enskild väghållning m. m. (SOU 1962: 6). Av Kungl. Maj:t i anledning härav framlagda förslag prövades av 1963 års riksdag, som beslutade avsevärda förbättringar i bidragsgivningen på förevarande område. Den i olika sammanhang aktualiserade frågar om ett förstäljande av den enskilda väghållningen eller – i liknande syfte – en samordning mellan statlig och enskild väghållning har därvid av såväl organisatoriska som ekonomiska skäl inte befunnits möjlig att genomföra.

I sammanhanget må dock erinras om att vägförvaltningarna under vissa villkor och i den mån resurserna medger åtar sig att mot särskild ersättning biträda de enskilda väghållarna med väghållningen. Vidare pågår, enligt vad som framgår av statsrådsprotokollet, redan genom vägverkets försorg en inventering och standardbedömning av det enskilda vägnätet, som väntas främst komma att påvisa behov av vissa för trafiksäkerhetens höjande erforderliga iståndsättningsarbeten m. m. I avvaktan på resultatet härav och då utskottet förutsätter att den enskilda väghållningens problem ytterligare uppmärksammas avstyrks motionerna i fråga.

Såsom i motionen 1971: 921 – rörande *fria resor vid överfart till fastlandet* för bofast befolkning på skärgårdsöar – erinrats 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 den proposition (nr 191) som låg till grund för beslutet 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 ansågs det enligt propositionen vara ogörligt att på förhand fastställa vilken underskottstrafik, som vore nödvändig från allmän synpunkt. En prövning från fall till fall borde i stället äga rum i samband med att frågan om stöd från det allmänna bleve aktuell. Utskottet vill vidare erinra om den planering i vad gäller tillgodoseende av behovet av väg- och

färjtrafikförbindelser som författningsenligt åligger vederbörande vägmyndigheter. I anslutning härtill må också nämnas att å anslaget till enskilt vägunderhåll särskilda medel finns disponibla för bidrag till båt- och färjförbindelser av just det slag motionärerna bl. a. synes åsyfta. Sådana bidrag utgår också f. n. i viss omfattning.

Med hänsyn bl. a. till det anförda finner utskottet motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen densamma.

I motionen 1971: 405 har hemställts att riksdagen måtte uttala att *delningskostnad för väg* som tas ur allmänt underhåll må bäras av staten. I anledning av motion i samma ämne vid fjolårets riksdag framhöll tredje lagutskottet (utl. nr 72) att frågan härom förtjänade övervägas samt att den syntes vara av beskaffenhet att kunna upptas och prövas av utredningen för översyn av lagstiftningen om enskilda vägar. Som följd härav hemställde riksdagen hos Kungl. Maj:t att motionen jämte utskottsutlåtandet skulle överlämnas till utredningen. Så har enligt vad utskottet erfarit numera skett. Under hänvisning härtill avstyrks motionen i fråga.

I motionen 1971: 974 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om initiativ till sådan ändring av *formerna för tilldelningen av medel till byggande av kommunala vägar och gator* att kommunerna bereds möjlighet att omdisponera i fördelningsplanen upptagna eller redan beviljade medel till projekt som anses fördelaktigare från miljösynpunkt. Motionärerna synes därvid ha förbisett att enligt gällande kungörelse (SFS 1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadslänkande samhällen vägverket redan nu äger att -- efter samråd med stad eller samhälle och efter länsstyrelsens hörande -- förordna att i fastställd fördelningsplan upptaget företag må utbytas mot annat. Enligt vad utskottet erfarit förekommer också ofta att så sker. Någon särskild åtgärd i ärendet från riksdagens sida synes sålunda ej påkallad, varför motionen avstyrks.

I motionen 1971: 962 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att statens vägverk och televerket får i uppdrag att vidta åtgärder för inrättande av en informationscentral »*Fröken Väg*». Vidare har i motionen 1971: 260 hemställts att riksdagen uppdrager åt Kungl. Maj:t att vidta åtgärder för att anordna en försöksverksamhet med »*vägupplysning*» till vilken vägtrafikanterna kan vända sig för att få upplysningar om väglaget på vissa vägsträckor.

Utskottet har från vägverket inhämtat vissa upplysningar i ämnet, varav framgår bl. a. följande.

Ett informationssystem om väglaget vintertid skulle komma att utgöras av rapporter på »historiska» uppgifter som sedan genom olskar-

tade väderleksförhållanden och inträffade förändringar i väderleksläget utmed vägsträckorna i fråga lätt skulle bli helt vilseledande. Rapporterna skulle dessutom nödvändigtvis innehålla reservationer för de speciella väglag som råder inom vissa lokalt begränsade områden där också vägnas läge i terrängen m. m. kan komma att påverka vinterväglaget. En sådan information måste ur såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetssynpunkt bedömas vara av mycket ringa värde med hänsyn till de slumpartade och svårbedömda momenten i hela halkproblemet. Ett informationssystem av föreslagen art skulle vidare kräva en synnerligen omfattande organisation med bl. a. jourtjänst och knappast vara ekonomiskt motiverat med tanke på värdet av detsamma. Vad trafikanterna är betjänta av är att få vetskap om hur väglaget kommer att utvecklas till följd av väntade förändringar i väderleksläget. Under flera år har därför – på vägverkets bekostnad – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) tagit fram prognoser över risken för halka och andra trafiksvårigheter. Dessa har sedan offentliggjorts i samband med väderleksrapporter i radio och TV. Vägverket överväger att med SMHI närmare utreda förutsättningarna för en utvidgad prognosverksamhet för att om möjligt ge trafikanterna mera ingående informationer om hur förestående förändringar i väderleksutsikterna kan väntas påverka väglaget. Det anges vara ett klart önskemål från verkets sida att ifrågavarande prognoser ge större utrymme i omnämnda media. I samband med svåra oväder (snöstorm t. ex.) har vägförvaltningarna, som då under alla förhållanden måste införskaffa en detaljerad rapportering från vägstationerna om tillståndet på vägarna, bistått allmänheten med upplysningar, ofta via press, radio och TV. Sedan början av 1950-talet har också varje år och alltjämt centralt en rapportering över framkomligheten upprättats under tjällossningsperioden med avseende på vägnas bärighet och tjälskador. Rapporteringen offentliggörs bl. a. genom regionalradio, dagstidningar och motortidningar. Verket utger också under tjällossningen var 14:e dag en karta över framkomligheten på riksvägar och genomgående länsvägar. Den sista kartan för säsongen, som utkommer på försommaren, upptar även pågående och planerade större vägarbeten, som kan innebära nedsatt framkomlighet.

Av sålunda angivna skäl ställer man sig från vägverkets sida avvisande till att ett informationssystem med »Fröken Väg» införs. Trafikutskottet har inte heller funnit sig berett att biträda motionärernas yrkanden i dessa frågor och avstyrker därför motionerna.

I motionen 1971: 914 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om att lämpliga föreskrifter utfärdas för *mitt- och kantmarkering av vägar*. Härmed sammanhängande frågor är emellertid enligt vad utskottet erfarit sedan länge föremål för intensiv uppmärksamhet från vägverkets sida, och omfattande åtgärder har – bl. a. genom tillsättan-

det av en särskild arbetsgrupp för att följa upp verksamheten – vidtagits i det av motionärerna angivna syftet. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes därför ej påkallad och motionen avstyrks följaktligen.

I motionerna 1971:404 och 1971:940 har med likartade motive-ringar yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *användningen av vägsalt* upphör.

I statsverkspropositionen (s. 32 och 33) redovisas vissa av vägverket lämnade uppgifter om den pågående försöks- och utredningsverksamheten med saltning av vägarna. Härav framgår bl. a. att försök har gjorts med dels salt blandad med sand, dels enbart salt. I det senare fallet rör det sig om förebyggande åtgärder i halkbekämpande syfte. Vägverket har under fyra vintersäsonger prövat den senare metoden med en för Sverige och dess klimat speciellt utvecklad teknik. För att minska moddbildningen med åtföljande nedstänkning och slirningsrisker har verket utvecklat utrustning för moddavröjning och anskaffat en omfattande utrustning med speciella skrapningsverktyg. Verket har även gjort försök med sopning efter skrapningen genom en helt ny sopkonstruktion. Denna vinter bedriver verket omfattande försök med denna metod. – Verket följer uppmärksamt resultatet av i utlandet pågående försök med andra kemikalier än salt. Verket har också medverkat i forskningsverksamheten på området. Förra året har även påbörjats ett omfattande försök i syfte att belysa rostningsfrågan och dess samband med olika klimattyper och användning av salt i väghållningen. I dessa frågor har vägverket samarbetat med främst statens naturvårdsverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väginstitut, statens provningsanstalt och Korrosionsinstitutet.

Riksdagen har tidigare genom bl. a. motioner, interpellationer och enkla frågor uppmärksammat på det av motionärerna aktualiserade spörsmålet som är av betydelse ur framför allt trafiksäkerhetssynpunkt. Svårigheterna härvidlag torde främst sammanhånga med tillämpandet av saltningsmetoden i förening med användningen av dubbade däck och den avslitning av däcks- och asfaltpartiklar m. m. som blir följden därav. Utskottet finner det därför 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 förutsätter utskottet att riksdagen även i fortsättningen informeras om utvecklingen på området samt i anledning härav vidtagna åtgärder.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet de båda motionerna.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

- a. till *Statens Vägverk: Ämbetsverksuppgifter* ett förslagsanslag av 4 430 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Drift av statliga vägar* ett reservationsanslag av 826 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1971: 397, nämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 685 470 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar
 - a. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* ett förslagsanslag av 122 130 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 331 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
4. att riksdagen
 - a. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1971: 397, nämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 54 550 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. medger att under budgetåret 1971/72 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 110 000 kr.,
5. att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar
 - a. till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* ett reservationsanslag av 23 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Tjänster till utomstående* ett förslagsanslag av 8 680 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
6. att riksdagen avslår motionen 1971: 931 samt 1971: 397, sistnämnda motion i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t,
7. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1971: 203,
 - b. avslår motionen 1971: 406,
 - c. avslår motionen 1971: 75,
8. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1971: 966,
 - b. avslår motionen 1971: 933,
 - c. avslår motionen 1971: 918,
 - d. avslår motionen 1971: 975,

- c. avslår motionen 1971: 952,
- f. avslår motionen 1971: 964,
- 9. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1971: 140,
 - b. avslår motionen 1971: 924,
 - c. avslår motionen 1971: 921,
 - d. avslår motionen 1971: 405,
- 10. att riksdagen avslår motionen 1971: 974,
- 11. att riksdagen avslår motionerna 1971: 962 och 1971: 260,
- 12. att riksdagen avslår motionen 1971: 914,
- 13. att riksdagen avslår motionerna 1971: 404 och 1971: 940.

Trafiksäkerhet

3. Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkterna C 1–C 4, s. 63–72) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 10 918 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 15 288 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. till *Registrering av motorfordon* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
4. till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar* ett reservationsanslag av 6 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

4. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Kungl. Maj:t har (punkt C 6, s. 73–76) föreslagit riksdagen att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1971/72 anvisa ett anslag av 2 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971: 393 av herr Bohman m. fl. vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att anslaget till NTF höjes med 300 000 kr.,

dels motionen 1971: 958 av herr Polstam m. fl. vari hemställda att statligt stöd till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) för budgetåret 1971/72 måtte utgå med ett belopp om 2,6 milj. kr.

Utskottet

Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt innebär en för nästa år oförändrad medelsanvisning om 2,2 milj. kr. I anledning härav har i motionerna 1971: 393 och 1971: 958 hemställts om en ökning av anslaget med 300 000 respektive 400 000 kr.

De av motionärerna därvid föreslagna anslagshöjningarna finner utskottet i och för sig välmotiverade. Med hänsyn dock till den planerade omorganisationen av trafiksäkerhetsforskningens verksamhet m. m. samt i avvaktan på resultatet härav har utskottet ansett sig kunna godta Kungl. Maj:ts anslagsberäkning och avstyrker följaktligen motionerna.

I likhet med departementschefen förutsätter utskottet att NTF:s verksamhet planeras och bedrivs i nära samarbete med statens trafiksäkerhetsverk.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna 1971: 958 och 1971: 393, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1971/72 anvisar ett anslag av 2 200 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

5. Kostnader för nytt bilregister m. m. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkten C 7, s. 76–77) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för nytt bilregister m. m.* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 17 502 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Sjöfart

Sjöfartsverket

6. Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet. Före behandlingen av de skilda anslagen har Kungl. Maj:t (s. 78–100) lämnat en allmän översikt över sjöfarten m. m.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1971/72 under de skilda anslagen innebär

att till Färledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 84 100 000 kr. (punkt D 1, s. 100–101),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 27 400 000 kr. (punkt D 2, s. 101–102),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 8 120 000 kr. (punkt D 3, s. 102–103),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag av 1 640 000 kr. (punkt D 4, s. 103–104).

I detta sammanhang har utskottet behandlat motionen 1971: 960 av herr Sellgren m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att vad som anförs i motionen beaktas vid utarbetande av den aviserade ändringen av sjöfartsverkets instruktion.

Utskottet

I förevarande sammanhang har i statsverkspropositionen erinrats om att sjöfartsverket redovisat sina anslagsbehov i programtermer. Den indelning av programmen som tidigare faststälts föreslås dock bli justerad främst till följd av det nya avgiftssystem som gäller fr. o. m. den 1 januari 1971. Det nuvarande programmet Allmänna Sjövägar föreslås sålunda benämnas Farledsverksamhet. Det nuvarande programmet Säkerhet på fartyg anses böra tillföras delprogrammen registrering av fartyg, sjöteknisk utredningsverksamhet m. m. samt skeppsmätning från programmet Övrig verksamhet och i fortsättningen benämnas Fartygsverksamhet. Det återstående programmet föreslås behålla namnet Övrig verksamhet. Programmet Farledsverksamhet avses finansieras med två anslag benämnda Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, resp. Isbrytning. Anslagen för de två övriga programmen kommer till omfattningen att överensstämma med dessa. Anslagen Farledsverksamhet, exkl. isbrytning och Fartygsverksamhet är avgiftsfinansierade medan anslagen Isbrytning och Övrig verksamhet är skattefinansierade.

Av sjöfartsverket framlagda förslag om en sammanlagd medelsanvisning under driftbudgeten av 123 828 000 kr. har av Kungl. Maj:t godtagits med endast smärre korrigeringar. Detta innebär att anslagen tas upp med 84 100 000 kr. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, 27 400 000 kr. till Isbrytning, 8 120 000 kr. till Fartygsverksamhet och 1 640 000 kr. till Övrig verksamhet. Utskottet tillstyrker de sålunda gjorda anslagsberäkningarna samt vad departementschefen i samband därmed anfört och förordat.

I statsrådsprotokollet har vidare av departementschefen lämnats en redogörelse för hur han ser på den fortsatta behandlingen av hamnutredningens år 1969 framlagda delbetänkande De svenska hamnarna (SOU 1969: 22 och 23). Departementschefen har därvid erinrat om hur Sveriges traditionella beroende av utrikeshandeln och utrikeshandelns växande volym har medverkat till att ge hamnväsendet en central roll i lan-

dets transportförsörjning. En successiv anpassning av hamnväsendet till efter hand ändrade förutsättningar i transportmönster och hanteringsformer etc. anges vara en grundläggande förutsättning för att hamnarna på ett ändamålsenligt sätt skall kunna fullgöra sina terminalfunktioner. Hamnutredningens skiss till indelning av kustområdena i ett antal hamnregioner anses rimlig med hänsyn till framväxande transport- och godsströmmar. Vidare har visats behovet av ökad interkommunal samplanering och samordning i frågor rörande hamnars lokalisering och utbyggnad m. m. Departementschefen anser i likhet med utredningen att tillskapandet av regionalt avgränsade kommunalförbund i åtskilliga fall bör vara ägnat att säkra den nödvändiga samverkan men förklarar sig uttryckligen inte vara beredd att biträda utredningens förslag om befohgheter att i särskilda fall framtvunga ett samgående i kommunalförbundets form. Det sägs också vara en uppgift för sjöfartsverket att följa utvecklingen och vid behov stå till förfogande för samråd och konsultation i fråga om den lämpliga hanteringen och bedömningen från mera ingripande regionala synpunkter av aktuella lokaliserings- och utbyggnadsprojekt på hamnområdet. Verket anses böra kunna ta initiativ till sådant samråd. En ändring av sjöfartsverkets instruktion i sådant syfte planeras. Härutöver betonas vikten av att frågor sammanhängande med hamnväsendets utveckling och anpassning bedöms inom ramen för en vidare övergripande trafikplanering samt erinras om det utredningsarbete som inom kommunikationsdepartementet inletts i syfte att utarbeta en modellplan med preliminära riktlinjer för en sådan regional trafikplanering.

Utskottet vill för sin del särskilt understryka vad i sistnämnda hänscenden anförts men ansluter sig även i övrigt till de av departementschefen anförda synpunkterna i frågan. Genom utskottets sålunda intagna ståndpunkt torde även syftet med det i motionen 1971: 960 framställda yrkandet – berörande den fortsatta handläggningen av berörda spörsmål – vara i allt väsentligt tillgodosett. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes sålunda ej erforderlig varför motionen avstyrks.

Vad departementschefen under förevarande punkt i övrigt anført har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. för budgetåret 1971/72 anvisar

- a. till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* ett förslagsanslag av 84 100 000 kr.,
- b. till *Isbrytning* ett förslagsanslag av 27 400 000 kr.,
- c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag av 8 120 000 kr.,
- d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 1 640 000 kr.,

2. avslår motionen 1971: 960.

Övriga sjöfartsändamål

7. Handelsflottans pensionsanstalt m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkterna D5–D8, s. 104–106) och hemställer att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Handelsflottans pensionsanstalt* ett anslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* ett förslagsanslag av 365 000 kr.,
3. till *Avsättning till handelsflottans välfärdsfond* ett förslagsanslag av 650 000 kr.,
4. till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* ett förslagsanslag av 650 000 kr.

Institut m. m.

8. Transportnämnden m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkterna E 1–E 7, s. 107–118) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Transportnämnden* ett förslagsanslag av 897 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 20 099 000 kr.,
3. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m.* ett förslagsanslag av 1 102 000 kr.,
4. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Nyanskaffning av instrument m. m.*, ett reservationsanslag av 400 000 kr.,
5. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 4 001 000 kr.,
6. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderleks-tjänst för luftfarten* ett förslagsanslag av 8 960 000 kr.,
7. till *Bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.* ett förslagsanslag av 1 218 000 kr.

9. Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkterna E 10–E 12, s. 119–122) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 2 298 000 kr.,
2. till *Statens geotekniska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 2 741 000 kr.,
3. till *Statens geotekniska institut: Utrustning* ett reservationsanslag av 100 000 kr.

10. Fraktbidragsnämnden. Kungl. Maj:t har (punkten E 13, s. 123) föreslagit riksdagen att till Fraktbidragsnämnden för budgetåret 1971/72 anvisa ett förslagsanslag av 500 000 kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat motionen 1971: 262 av herr Winberg m. fl. vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att fraktbidragsnämndens kansli bör flyttas till Östersund.

Utskottet

Den av Kungl. Maj:t föreslagna medelsanvisningen om 500 000 kr. tillstyrks av utskottet.

I motionen 1971: 262 har hemställts att nämndens kansli bör flyttas till Östersund. Vid sin behandling av en likartad motion vid förra årets riksdag erinrade statsutskottet (SU 105) om att kansliet personalmässigt beräknas få en mycket begränsad omfattning, varför dess stationering från lokaliserings- och regionalpolitiska synpunkter inte torde bli av nämnvärd betydelse. Dessutom är dess arbetsuppgifter av sådan karaktär att de måste fullgöras i nära kontakt med vederbörande departement och myndigheter. Vad statsutskottet sålunda uttalat äger alltjämt giltighet. Trafikutskottet vill därutöver understryka att fraktbidragsgivningen är en ny verksamhet av försökskaraktär, vilket motiverar en nära uppföljning från departementets sida. Utskottet förutsätter dock att efter försöksperiodens slut och sedan slutgiltig ställning tagits till transportstödet frågan om förläggningen av nämnden tas upp till förnyad prövning. Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1971/72 anvisar ett förslagsanslag av 500 000 kr.,
2. avslår motionen 1971: 262

Diverse

11. Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. Kungl. Maj:t har (punkten F 1, s. 125–127) föreslagit riksdagen att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1971/72 anvisa ett anslag av 256 700 000 kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971: 401 av herr Jonsson i Mora m. fl. vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att åtgärder vidtages så att även änkepensionärer enligt lagen om allmän försäkring och som uppnått 60 års ålder kan erhålla det s. k. 67-kortet.

dels motionen 1971: 950 av herrar Nordgren och Adolfsson vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att nuvarande inskränkningar i 67-kortets användningstider måtte avskaffas,

dels motionen 1971: 941 av fröken Ljungberg m. fl. vari yrkats 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t måtte anmoda SJ att utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta resa även i första klass tågupé fr. o. m. den 1 juli 1971 samt 2. att för budgetåret 1971/72 under F 1 i bilaga 8 till statsverkspropositionen anslås 257 700 000 kr.,

dels motionen 1971: 923 av herr Enarsson vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t måtte anmoda SJ att utreda hur stor kostnaden skulle bli om alla förtidspensionärer finge möjlighet att utnyttja 67-kortet, i syfte att låta riksdagen ta ställning till en eventuell subventionering via statskassan.

Utskottet

Till förevarande ändamål har SJ för nästa budgetår hemställt om en medelsanvisning av 264,3 milj. kr. varav oförändrat 4 milj. kr. för det inkomstbortfall som uppkommer genom att man vid nedläggning av järnväg övergångsvis tillämpar reducerad taxa för styckegodssändningar i samtrafik järnväg-billinje. Vidare ingår i det yrkade beloppet dels ersättning med 0,1 milj. kr. för bibehållande av olönsamma järnvägsanstalter, dels ersättning med 1,6 milj. kr. för resultatförsämringen till följd av 67-kortsrabattens utvidgning att gälla förtidspensionärer m. fl. Departementschefen har funnit anslaget böra tas upp med 256,7 milj. kr., vilket innebär en ökning i förhållande till innevarande budgetår med 25,5 milj. kr.

I motionen 1971: 941 har hemställts att SJ anmodas att utvidga 67-kortsförmånen att omfatta resa även i första klass tågupé fr. o. m. den 1 juli 1971 samt att ifrågavarande anslag upptas med 257,7 milj. kr. Vid sin behandling av motioner i samma syfte vid fjolårets riksdag konstaterade statsutskottet (SU 6) att SJ efter utredning funnit den föreslagna reformen ej vara företagsekonomiskt motiverad. Om den ändock påfordrades måste SJ kompenseras med minst 1 milj. kr. per år.

Trafikutskottet finner i och för sig vissa skäl tala för motionärernas yrkande inte minst med hänsyn till önskemålet att uppnå nordisk enhetlighet på området. I sammanhanget bör beaktas att problemet främst torde avse resa i sovvnagn. Som statsutskottet i sitt nyssnämnda utlåtande anfört pågår dock en kontinuerlig översyn av tillämpningsområdet m. m. för rabattsystemet i dess helhet inom SJ. Trafikutskottet finner det för sin del vara av värde om denna fortlöpande översyn kunde resultera i en samlad bedömning av härmed sammanhängande frågor. I avvaktan

härpå och då utskottet inte nu funnit sig berett tillstyrka den förordade anslagshöjningen avstyrks den nu aktuella motionen.

I motionen 1971: 401 har yrkats att åtgärder vidtas så att även vissa änkepensionärer som uppnått 60 års ålder kan erhålla det s. k. 67-kortet. Utskottet utgår från att också frågan härom kan komma att beaktas i samband med den fortsatta översynen av rabattsystemet och finner därför motionen inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Yrkandet i motionen 1971: 950 att nuvarande inskränkningar i 67-kortets användningstider måtte avskaffas anser sig utskottet inte kunna tillstyrka.

I motionen 1971: 923 har hemställts att SJ utreder kostnaden för alla förtidspensionärer att utnyttja 67-kortet. Utskottet har emellertid vid sin prövning av denna fråga och med hänsyn inte minst till de svåra gränsdragningsproblem som därvid skulle uppkomma inte funnit sig kunna förorda den av motionären tänkta utvidgningen och avstyrker därför motionen.

Utskottet hemställer att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen 1971: 941 till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1971/72 anvisar ett anslag av 256 700 000 kr.,
2. avslår motionen 1971: 401,
3. avslår motionen 1971: 950,
4. avslår motionen 1971: 923.

12. Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

Kungl. Maj:t har (punkten F 2, s. 127–129) föreslagit riksdagen att till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1971/72 anvisa ett reservationsanslag av 12 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971: 142 av herr Hedlund m. fl. vari hemställts att riksdagen 1. dels uttalar att maximigränsen för bidrag till icke lönsam busstrafik må höjas till 3 kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, dels till ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 15 680 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt 2. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om att förslag framläggas med skyndsarnhet beträffande riktlinjer för busstrafikens framtid inkluderande bestämmelser om den icke lönsamma trafikens finansiering,

dels motionen 1971: 256 av herr Petersson i Gäddvik m. fl. vari hemställdes att riksdagen beslutar att den generella gränsen för bidragsgivning till icke lönsamma busslinjer höjes till 3 kr. per bidragsberättigad vagnmil, samt att riksdagen till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 14 700 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels motionen 1971: 259 av herr Sterne m. fl. vari hemställdes att riksdagen 1. uttalar att maximigränsen för bidrag till icke lönsam buss- trafik må höjas till 3 kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, 2. till ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 15 680 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels motionen 1971: 949 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. i vad avser yrkandet att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att bussbidragsutredningen påskyndas.

Utskottet

Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt innebär att till ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för nästa budgetår anvisas ett anslag av 12 100 000 kr. mot av transportnämnden föreslagna 15 680 000 kr. Nämnden har vid sin beräkning av anslagsbehovet utgått från en höjning av bidraget från 2: 50 till 3 kr. per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag har i motionerna 1971: 142, 1971: 256 och 1971: 259 hemställdes dels att den generella gränsen för bidragsgivning till icke lönsamma busslinjer höjs till 3 kr. per bidragsberättigad vagnmil samt att till ifrågavarande ändamål för budgetåret 1971/72 anvisas ett anslag, beträffande motionerna 1971: 142 och 1971: 259 av 15 680 000 kr. och beträffande motionen 1971: 256 av 14 700 000 kr.

Såsom i statsrådsprotokollet framhållits höjdes den generella maximigränsen för bidragsbeloppen med 50 öre till 2: 50 per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete med verkan första gången vid den bidragsgivning som transportnämnden beslöt i januari 1969. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om den av Kungl. Maj:t tillsatta bussbidragsutredningen, som bl. a. har till uppgift att närmare undersöka formerna för den ifrågavarande bidragsgivningen och som beräknas slutföra sitt uppdrag under år 1971. Med beaktande av det anförda och i avvaktan på resultatet av utredningen har utskottet funnit sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag och avstyrker följaktligen samtliga motioner så vitt nu är i fråga.

Vad beträffar yrkandena i motionerna 1971: 142 och 1971: 949 om påskyndande av bussbidragsutredningen vill utskottet erinra om att denna numera samordnats med utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken. Ifrågavarande utredningsarbete har dessutom nära anknytning med frågor, som behandlas av den nyligen tillsatta arbetsgruppen för att leda utarbetande av modellplan för regional trafikplanering. Nämnade samordning av utredningsarbetet får emellertid inte försena en lösning av berörda fråga. Utskottet förutsätter därför att förslag föranlett av bussbidragsutredningen från Kungl. Maj:ts sida föreläggs 1972 års riksdag. Med hänsyn till det anförda finner utskottet den av motionärerna yrkade framställningen till Kungl. Maj:t ej erforderlig och avstyrker motionerna i berörda delar.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna 1971: 256 och 1971: 259 samt 1971: 142, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 12 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. att riksdagen avslår motionen 1971: 142 i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t samt motionen 1971: 949 i vad den avser påskyndande av bussbidragsutredningen.

13. Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag (punkterna F 3–F 7, s. 129–133) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1971/72 anvisar

1. till *Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser* ett förslagsanslag av 131 000 000 kr., därav 2 640 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.* ett förslagsanslag av 1 606 000 kr.,
3. till *Beredskap för civil luftfart* ett reservationsanslag av 800 000 kr.,
4. till *Kostnader för visst värderingsförfarande* ett förslagsanslag av 40 000 kr.,
5. till *Kostnader för riskgaranti till Scandinavian Airlines System* ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Uppskjutna frågor

14. Uppskjutna frågor. Utskottet kommer senare under sessionen att yttra sig beträffande Kungl. Maj:ts under följande punkter framlagda förslag, nämligen

punkten C 5. Trafiksäkerhetsforskning,
punkten E 8. Statens väginstitut,
punkten E 9. Statens väginstitut: Utrustning,
punkten E 14. Regionalt transportstöd,
vilket utskottet härmed

anmäler.

Stockholm den 18 mars 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinchamn (vpk), Karlsson i Malung (s) och Clarkson (m).

Reservationer

1. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande anslaget till *statliga vägbyggnader* av herrar Dahlgren (c), Persson i Heden (c) och Håkansson (c) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med »Utskottet har» och slutar med »148,2 milj. kr.» bort ha följande lydelse:

»Ett genomförande av nu gällande flerårsplaner för vägbyggandet under perioden 1970–1974 innebär en kraftig nedskärning av byggandet av länsvägar. Såsom i motionen 1971: 397 ävensom i motionerna 1971: 918 och 1971: 975 framhållits kommer en sådan nedskärning att drabba länen utanför storstadsområdena hårt vilket utskottet finner helt otillfredsställande. En ökning av de för länsvägarna avsedda anslagsmedlen bör därför ske. Utskottet tillstyrker i enlighet härmed att dessa för nästa budgetår i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag räknas upp med 8,2 milj. kr. till av vägverket förordade 148,2 milj. kr. Härav följer att anslaget till statligt vägbyggande bör tas upp med 693 670 000 kr.»,
dels utskottets hemställan under 2. bort ha följande lydelse:

»2. att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1971: 397, nämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Byggande av statliga vägar* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 693 670 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen».

2. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande anslaget till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* av herrar Dahlgren (c), Persson i Heden (c) och Håkansson (c) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med »Utskottet har» och slutar med »berörda del» bort ha följande lydelse.

»Anslaget till bidrag till drift av enskilda vägar uppgår under innevarande budgetår till 54 500 000 kronor. Om administrationskostnaderna uteslutes blir anslaget 50 600 000 kronor. För nästa år föreslås oförändrat belopp. Detta innebär att medel kan utgå endast till vägar som hittills beviljats bidrag. Det kommer sålunda inte att bli möjligt att öka det bidragsberättigade enskilda vägnätet, och iståndsättning av redan intagna vägar måste anstå. Följden kan också bli att utgående statsbidrag dras in genom att medel saknas för bidrag till trafiksäkerhetsåtgärder. Vidare måste bidragsgivningen till anskaffande av redskap för rationalisering av den enskilda väghållningen upphöra. Den stagnerande statsbidragsgivningen torde komma att innebära att kommunerna i ökad utsträckning tvingas bidraga till driften av enskilda vägar.

Mot denna bakgrund framstår en uppräknig av bidraget till drift av enskilda vägar i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag såsom nödvändig. Utskottet anser därför att ytterligare 8 milj. kr. bör beviljas för detta ändamål samt att anslaget tas upp med ett belopp av 62,55 milj. kr.»

dels utskottets hemställan under 4 a. bort ha följande lydelse:

»a. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1971: 397, nämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 62 550 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,»

3. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter *väl fungerande länsvägnät, program för en ökning av väganlagen* under de närmaste åren samt *vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Brundin (m) och Håkansson (c) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med »I statsrådsprotokollet» och på s. 6 slutar med »i lokaliserings- och regionalpolitiken» bort ha följande lydelse:

»Vägplan 1970 visar klart den dominerande betydelse som vägarna kommer att ha för den framtida transportförsörjningen. Redan nu är det enligt utskottets uppfattning klart att anslagen för nästkommande

budgetår avsevärt understiger vägplanens minimalalternativ. De senaste årens eftersläpning inhämtas inte. Även om vägverkets äskanden i rådande ekonomiska läge skärs ner får detta inte innebära en permanent underförsörjning av vägväsendet. Det är därför angeläget att den framtida resurstilldelningen sker med hänsyn till att väginvesteringarna under en följd av år fått stå tillbaka. Utskottet finner det sålunda angeläget att förslag från Kungl. Maj:t i anledning av Vägplan 1970 snart föreläggs riksdagen och att i samband därmed också ett program för ökning av väganslagen under de närmaste åren läggs fram. Om så sker skulle det också bli möjligt att tillgodose många av de i och för sig berättigade önskemål som framförts i motioner, som behandlas i detta betänkande.

Vid fördelningen av anslagen mellan riksvägar och länsvägar bör stor vikt läggas vid att investeringarna står i samklang med övriga investeringar i samhället. Vägarnas roll för en utbyggd regionalpolitik måste därvid särskilt beaktas. För att motverka en fortsatt koncentration av befolkning och arbetstillfällen krävs inte endast riksvägar för transporten mellan regionerna utan också ett väl utbyggt länsvägnät för den inomregionala trafiken.

Behovet av ett väl fungerande vägnät är stort för en gynnsam ekonomisk utveckling i vårt land. En viktig förutsättning för och ett led i en framgångsrik decentraliseringspolitik är också en vägplanering som syftar till ett ordentligt utbyggt vägnät över hela landet. Tillfredsställande transportförhållanden är nödvändiga för att företagslokalisering skall kunna ske, och en fungerande persontrafik är av avgörande betydelse för människornas trivsel. Vägpolitiken måste sålunda användas som instrument i regional- och lokaliseringspolitiken. Vägplaneringen måste grundas på en sådan fördelning av de för vägändamål avsatta resurserna mellan riksvägar, länsvägar och enskilda vägar att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar uppnås.

Även de enskilda vägarna måste sålunda enligt utskottets uppfattning uppmärksammas. De har stor betydelse för möjligheterna att upprätthålla drägliga villkor för den bofasta befolkningen i glesbygd, och dessutom har de en växande betydelse för fritidsbebyggelsen. Vissa enskilda vägar belastas också mycket hårt med bl. a. virkestransporter.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels utskottets hemställan under 6. bort ha följande lydelse:

- »6. att riksdagen i anledning av motionerna 1971: 931 och 1971: 397, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört dels rörande behovet av program för en ökning av väganslagen under de närmaste åren samt av ett väl fungerande länsvägnät, dels beträffande vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken.»

4. vid *punkten 4* (Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) av herrar Lothigius (m) och Brundin (m) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 16 som börjar med »De av» och slutar med »följaktligen motionerna» bort ha följande lydelse:

»Såsom i motionen 1971: 393 framhållits innebär ett oförändrat anslag till NTF med hänsyn till penningvärdeförsämringen i realiteten en minskning av resurserna. Detta kommer bl. a. att gå ut över den trafikundervisning i skolorna som NTF bedrivit. Det är enligt utskottets uppfattning nödvändigt att detta för trafiksäkerheten så väsentliga arbete kan fullföljas och att NTF åtminstone får kompensation för penningvärdeförsämringen. Under hänvisning härtill och med beaktande jämväl i övrigt vad i de båda motionerna anförts tillstyrker utskottet en anslaghöjning med 300 000 kr.»

dels utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1971: 958 samt med bifall till motionen 1971: 393, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1971/72 anvisar ett anslag av 2 500 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen».

5. vid *punkten 12* (Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer) beträffande *medelsanvisningen* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Brundin (m) och Håkansson (c), som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 23 som börjar med »Såsom i» och slutar med »i fråga» bort ha följande lydelse:

»Utskottet finner det i likhet med motionärerna vara angeläget att ökade medel ställs till förfogande för här ifrågavarande ändamål. Det minskade trafikunderlaget gör det, som motionärerna framhållit, på allt fler håll omöjligt att bedriva lönsam trafik. Det måste emellertid även enligt utskottets uppfattning vara samhällets uppgift att skapa försättningar för kollektiv trafik på landsbygden. Med tanke på den stora betydelse som ersättningen till icke lönsam busstrafik därför måste tillmätas bör den generella maximigränsen för statsbidrag enligt de nuvarande reglerna fr. o. m. år 1971 höjas från 2: 50 till 3 kr. per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete. Som följd därav bör den av departementschefen föreslagna medelsanvisningen höjas till 15,68 milj. kr.»

dels utskottets hemställan under 1. bort ha följande lydelse:

»1. att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1971: 256 samt med bifall till motionerna 1971: 259 och 1971: 142, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer* för budget-

året 1971/72 anvisar ett reservationsanslag av 15 680 000 kr., att avräknas mot automobilskattmedlen.»

Särskilt yttrande

vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande motionerna 1971: 397 och 1971: 931 rörande behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter väl fungerande länsvägnät samt vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anförde:

»I motionerna 1971: 397 och 1971: 931 beröres dels frågan om att vägplaneringen såsom ett instrument i lokaliserings- och regionalpolitiken skall syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar, dels att vid avvägningen mellan riks- och länsvägar hänsyn skall tas till behovet av ett från närings- och regionalpolitiska synpunkter väl fungerande länsnät.

Synpunkterna om att hänsyn skall tas till närings- och lokaliseringspolitiska behov vid utformandet av trafikpolitiken tas upp även i motion 1971: 73 av herr Hermansson m. fl., vilken kommer att behandlas i annat sammanhang. Dessa synpunkter bör understrykas.

I utskottsbetänkandet över motionerna erinras även om att Kungl. Maj:t i särskilt cirkulär anbefallt samtliga statsmyndigheter att vid beslut som rör lokalisering av offentliga investeringar eller som på annat sätt har betydelse för den regionala utvecklingen beakta det prognosmaterial m. m. som utarbetats inom länsplanering 1967 samt vad Kungl. Maj:t och riksdagen i anslutning därtill uttalat, vidare att Vägplan 70 snarast läggs fram för riksdagen så att en allsidig och ingående prövning av investeringsfrågorna för vägväsendets del kan ske. Jag vill för egen del erinra om att vägplaneutredningens huvuduppgift varit att mot bakgrund av uppgifter om nuvarande vägstandard och prognoser över framtida efterfrågan på väg- och gatutjänster söka finna den från samhälls-ekonomisk synpunkt lämpligaste resursfördelningen inom vissa anslagsramar för drift och byggande av vägar fram till 1985.

Med anledning av att synpunkterna i motionerna 1971: 397 och 1971: 931 i viss mån beaktats i det material som utskottsbetänkandet hänvisar till och med hänvisning till min uppfattning om att förutsättningen för ett slutgiltigt ställningstagande till de trafikpolitiska frågorna är en genomgripande diskussion om riktlinjerna för *hela* trafikpolitiken anser jag mig kunna ansluta mig till utskottsutlåtandet över motionerna 1971: 397 och 1971: 931.»

