

Nr 1

Trafikuskottets betänkande i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1974/75 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

Kommunikationsdepartementet m. m.

1. **Kommunikationsdepartementet m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts i propositionen 1974:1 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under punkterna A 1 – A 3 (s. 25- 26) framlagda förslag och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Kommunikationsdepartementet* ett förslagsanslag av 6 601 000 kr.,
2. till *Kommittéer m. m.* ett reservationsanslag av 4 500 000 kr., därav hälften att avräknas mot automobilskatte-medlen,
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 Kungl. Maj:t lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslags-äskanden m. m. (s. 27--64).

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1974/75 under de skilda väganslagen m. m. innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisas ett förslagsanslag av 8 700 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen (punkten B 1, s. 65),

att till Drift av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 1 155 000 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen (punkten B 2, s. 65--66),

att till Byggnad av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 745 000 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen (punkten B 3, s. 66--67),

att till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen (punkten B 4, s. 67),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 184 550 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen (punkten B 5, s. 68),

att till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 343 600 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-

medlen (punkten B 6, s. 68-69),

att under budgetåret 1974/75 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner 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 83 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 7, s. 69-70),

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar anvisas ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 71),

att till Tjänster till utomstående anvisas ett förslagsanslag av 16 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 9, s. 71-72),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 10, s. 72-73).

Motionerna

I motionen 1974:124 av herr Åsling m. fl. (c, fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt utredning och förslag angående införande av ett vägbroanslag så att broprojekt som de exemplifierade och andra kan komma till utförande tidigare än eljest och utan att inkräkta på övrigt vägbyggande i de berörda länen.

I motionen 1974:308 av herrar Björk i Gävle (c) och Olsson i Sundsvall (c) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om översyn av nu utgående iståndsättningsbidrag för enskilda vägar.

I motionen 1974:312 av herr Gernandt (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning av det trafikpolitiska värdet av och de svenska kostnadsandelarna i en vägtunnelförbindelse mellan Sverige och Finland vid Norra Kvarken.

I motionen 1974:334 av herr Gernandt (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsamt utredning rörande det näringspolitiska värdet av en väg-, bro- och tunnelförbindelse mellan Vasa och Umeå, varvid även värdet av sysselsättningseffekten i samband med den svenska delen av anläggningsarbetet bör invägas i bedömningen.

I motionen 1974:487 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen 1. till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 30 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt 2. till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 87 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1974:498 av herrar Petersson i Ronneby (c) och Elmstedt (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t 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 dröjsmål kunna erhålla sådant.

I motionen 1974:777 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t uttalar sig för att anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar för budgetåret 1974/75 kommer till användning enligt de grunder som angetts i motionen.

I motionen 1974:779 av herrar Gustafsson i Stenkyrka (c) och Nilsson i Visby (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att frågan om byggandet av en bro mellan Gotland och Fårö med skyndsamhet beaktas i vägplaneringen.

I motionen 1974:780 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs 1. att riksdagen uttalar att det under Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar redovisade anslaget skall utnyttjas till fullo i enlighet med de riktlinjer som ovan angivits och att vägverket får i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta, 2. att riksdagen till Bidrag till drift av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisar ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 4 500 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 67 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, 3. att riksdagen till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1974/75 anvisar ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 3 700 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 30 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

I motionen 1974:784 av herrar Johansson i Hållsta (c) och Andersson i Edsbro (c) hemställs att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att inom tillgängliga anslag utrymme skapas för ett påbörjande av vägen Norrtälje–Kapellskär under budgetåret 1974/75 samt att utbyggnader på vägen Stockholm–Norrtälje ges en högre prioritet i planeringen än vad som f. n. är fallet.

I motionen 1974:785 av herrar Johansson i Skärstad (c) och Börjesson i Falköping (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t 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 1974:786 av herr Johansson i Skärstad m. fl. (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 1974:793 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Åkerlind (m) hemställs att riksdagen beslutar om åtgärder i syfte att eliminera de skadeverknningar som vägsaltet medför.

I motionen 1974:799 av herr Stadling m. fl. (s, c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av vägsalt måtte upphöra.

I motionen 1974:800 av herrar Svanström (c) och Andersson i Nybro (c) hemställs att riksdagen vid behandling av frågan om vägsalt för

nästa budgetår uttalar att Kalmar län tillerkänns anslag i sådan omfattning att vägstandarden snabbt kan förbättras och en bro byggas vid Bjursunds ström.

I motionen 1974:802 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. (fp, c, m) hemställs att riksdagen vid behandlingen av anslaget B 4 Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar som sin mening uttalar att av anslaget bör under budgetåret 1974/75 ett belopp å 25 milj. kr. utgå för de vägbyggnadsåtgärder avseende Europaväg 4, som angetts i motionen.

I motionen 1974:1070 av fru Fredrikson m. fl. (c, fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t uttalar att transporter upp till 10/16 tons axeltryck medges till och från fastigheter belägna vid väg som i princip är upplåten endast för lättare trafik, på i motionen anförda grunder.

I motionen 1974:1081 av herr Magnusson i Nennesholm (c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att av de medel som under rubriken B 4 Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar en del bör ställas till länsvägövervaltningarnas förfogande i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1974:1085 av herrar Oskarson (m) och Karl Bengtsson i Varberg (fp) hemställs att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att de trafik- och vägpolitiska aspekterna i högre grad än hittills beaktas vid fördelning av anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar.

I motionen 1974:1086 av herr Oskarson m. fl. (m, s, c, fp) hemställs 1. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar sig för en snabbare utbyggnad av E 6 sträckan Fjärås-Frillesås till motorväg än vad nuvarande tidsplaner anger, 2. att riksdagen beslutar att av medel under B 4, anvisa 28 000 000 kr. för ifrågavarande vägbygge.

I motionen 1974:1411 av herrar Andersson i Nybro (c) och Olof Johansson i Stockholm (c) hemställs att riksdagen beslutar om sådan ändring i väglagen att länsvägnämnderna ges beslutanderätt vid upprättande av långtidsplaner samt i frågor som gäller sträckning och lokalisering av nya vägar enligt vad som anförts i motionen.

I motionen 1974:1412 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c, m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t 1. begär att det nya anslaget på 200 milj. kr., benämnt Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar, i första hand sätts in i Kalmar län och andra regioner som har stora behov av insatser på kommunikationsområdet i syfte att uppnå en bättre regional balans, 2. anhåller om att vägverket får direktiv att vid planeringen av den framtida vägpolitiken prioritera regioner som är i särskilt behov av lokaliserings- och regionalpolitiska insatser.

I motionen 1974:1415 av herr Björck i Nässjö (m) hemställs att

riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att sådana åtgärder vidtages att ombyggnaden av väg 31 i den del som avser sträckan Nässjö—Jönköping kraftigt påskyndas.

I motionen 1974:1418 av herrar Carlshamre (m) och Johansson i Vrångeback (m) hemställs att riksdagen till Kungl. Maj:t uttalar att vid fördelningen av vägnslagen större hänsyn än hittills bör tas till det sekundära vägnätets behov av upprustning och underhåll.

I motionen 1974:1434 av herrar Johansson i Vrångeback (m) och Carlshamre (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt projektering av vägförbindelse i Lysekilsområdet, enligt vad som anförts i motionen, samt uttalar att denna förbindelse snarast bör komma till utförande och finansieras utanför ordinarie anslag till väg- och brobyggen.

I motionen 1974:1437 av herr Lothigius (m) hemställs att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t ger vägverket i uppdrag att utarbeta regler för byggande av på- och avfartsramper till motorleder i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen 1974:1440 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (punkterna A och B 1–2), att riksdagen A. beslutar att av anslaget B 4. Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar 100 milj. kr. skall användas för byggande och 100 milj. kr. för förbättringsåtgärder, B. hos Kungl. Maj:t hemställer om 1. förslag snarast möjligt till plan för de totala väginvesteringarna, 2. utredning och förslag angående införande av s. k. tullvägar i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1974:1442 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt utredning och förslag angående införande av ett vägbroanslag så att broprojekt kan komma till utförande tidigare än eljest och utan att inkräkta på övrigt vägbyggande i landet.

I motionen 1974:1443 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c, fp) hemställs att riksdagen beslutar att investeringar i båt eller färja för trafik mellan öar eller mellan öar och fastlandet och de årliga kostnaderna för driften skall vara statsbidragsberättigade enligt bestämmelserna om bidrag till enskilda vägar.

I motionen 1974:1449 av herr Westberg i Ljusdal (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. att en inventering av vägbehov, som har särskilt stor betydelse ur regionalpolitisk synpunkt, verkställs, 2. att försök med en kraftfull satsning på vägväsendet inom någon lämplig region genomföres för att därigenom utröna, vilken inverkan en sådan åtgärd har för en bygds utvecklingsmöjligheter.

I motionen 1974:1450 av herr Wirtén (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag i syfte att skapa ökat inflytande för länsstyrelsernas lekmannastyrelser över den regionala vägplaneringen.

I motionen 1974:1451 av herr Ångström (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att statens vägverk snarast låter projektera för en ny vägförbindelse från norra delen av Vindelns kommun i höjd med Åmsele till Lycksele och att arbetena snarast igångsättes.

Utskottet

Den långsiktiga vägplaneringen m. m.

I statsverkspropositionen erinrar departementschefen om de riktlinjer för den långsiktiga *vägplaneringen* som uppdrogs av 1972 års riksdag. I anledning härav samt motionsledes framställda yrkanden vill utskottet ånyo framhålla att den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i 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 befolknings- och näringslivsutvecklingen. Lönsamhetsbedömningarna skall således styras av kravet härpå.

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.

I samband med beslutet om dessa riktlinjer förutsattes vidare 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, trafikolycks-kostnaden och kalkylräntan.

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 arbetsgrupp. Dess uppdrag omfattar numera även den översyn av vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens vägbyggnadsverksamhet i form av beredskapsarbeten, vilken begärts av riksdagen (TU 1972:15, rskr 1972:251).

Under erinran om det anförda finner utskottet det alltjämt vara angeläget att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet bedrivs med all den skyndsamhet som befinns möjlig samt att som resultat härav ett

långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar *snarast* föreläggs riksdagen. Någon försening härav genom översynen av vägverkets och arbetsmarknadsstyrelsens vägbyggnadsverksamhet får ej ske.

Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Detta innebär i allt väsentligt ett tillgodoseende av yrkandet i motionen 1974:1440 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag snarast möjligt till plan för de totala väginvesteringarna. Yrkanden av i princip samma innebörd återfinns f. ö. i motionerna 1974:777 och 1974:780.

Utskottet finner ej någon åtgärd från riksdagens sida erforderlig i anledning av yrkandena i motionen 1974:1449 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller dels att en *inventering* verkställs *av vägbehov*, som har särskilt stor betydelse ur *regionalpolitisk synpunkt*, dels att försök genomförs med en kraftfull satsning på vägväsendet inom någon lämplig region för att därigenom utröna, vilken inverkan en sådan åtgärd har för en bygds utvecklingsmöjligheter. Motionen i fråga avstyrks därför.

I motionen 1974:1411 har yrkats att riksdagen beslutar om sådan ändring i väglagen att *länsvägnämnderna ges beslutanderätt* vid upprättande av långtidsplaner samt i frågor som gäller sträckning och lokalisering av nya vägar enligt vad som anförts i motionen. Vidare har i motionen 1974:1450 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag i syfte att skapa *ökat inflytande för länsstyrelsernas lekmanstyreelser* över den regionala vägplaneringen.

Utskottet vill i anledning härav till en början erinra om att vägärendenas handläggning regleras genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Enligt 11 § väglagen prövas fråga om byggande av väg av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning hänskjuts frågan till Kungl. Maj:ts prövning. I vägkungörelsen finns detaljerade föreskrifter beträffande handläggningen och samrådsförfarandet då fråga är om byggande av väg.

Enligt 14 § väglagen skall inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan väg byggas i överensstämmelse med planen. Gäller annars särskilda bestämmelser för marks bebyggande eller användning, såsom regionplan, utomplansbestämmelser eller naturvårdsföreskrifter, skall väg läggas så att syftet med bestämmelserna inte motverkas. Om särskilda skäl föreligger kan undantag från planen eller bestämmelserna medges. Dessa undantag prövas av länsstyrelsen. Undantag från fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan får medges endast om byggnadsnämnden tillstyrker det.

Genom den samordning av vägplaneringen med den fysiska markanvändningsplaneringen som således är föreskriven i väglagen ges såväl kommuner som länsstyrelser ett direkt och avgörande inflytande i planeringen.

Väglagstiftningen innehåller också vad gäller arbetsplanearbetet

tvingande bestämmelser om de viktigaste samråden och ger på olika punkter länsstyrelsen ett betydande inflytande i vägplaneringen.

Vid utarbetandet av arbetsplan skall således enligt 16 § väglagen samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Nämnda samrådsförfarande har ytterligare preciserats i vägkungörelsen, där det stadgas att samråd skall ske med länsstyrelsen, som därvid inhämtar synpunkter från länsvägnämnden, med övriga myndigheter vilkas verksamhetsområde beröres av företaget samt med lokala organ och sammanslutningar som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Kommun och känd ägare till varje fastighet som beröres av företaget skall beredas tillfälle att framföra synpunkter vid sammanträde på platsen. Enligt 17 § väglagen skall arbetsplan med vissa undantag ställas ut och därvid hållas tillgänglig för granskning. Arbetsplatsen överses därefter med hänsyn till inkomna erinringar. Enligt 31 § vägkungörelsen kan länsstyrelsen förordna om upprättande av alternativt förslag till arbetsplan. Sedan länsstyrelsen behandlat arbetsplan som skall fastställas överlämnas den med eget yttrande och med de yttranden som inkommit till statens vägverk. Kan den arbetsplan som förordats av länsstyrelsen godtagas av statens vägverk fastställer vägverket planen. I annat fall hänskjuts frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

Det är sålunda ett komplicerat och tidskrävande arbete som föregår fastställandet av en arbetsplan. Den med nödvändighet utdragna planeringstiden liksom det faktum att vägen när den väl är byggd ligger där den ligger för åtskillig tid framåt har ansetts medföra behov av att inordna vägplaneringen i den totala samhällsplaneringen. Det beskrivna planeringssystemet har också ansetts väl fylla detta syfte. Vad gäller länsstyrelsen har den ett avgörande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planeringsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och natur- och miljövårdsområdena och dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger länsstyrelsen. Som framgått kan således länsstyrelsen förordna om upprättande av alternativt arbetsplan. Vägverket kan heller inte fastställa en arbetsplan som inte kan godtas av länsstyrelsen. Under alla skeden av vägplaneringen förekommer med olika berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen.

Vägplanläggningen, dvs. prioriteringen av de vägobjekt som skall utföras, regleras av 12–23 §§ i vägkungörelsen. Genom femåriga flerårsplaner fastläggs denna prioritering. Flerårsplan för riksvägar upprättas av vägverket efter förslag från länsstyrelsen, som skall höra kommuner och länsvägnämnd. Över upprättat förslag skall länsstyrelsens yttrande inhämtas. Flerårsplan för länsvägar upprättas av länsstyrelsen efter inhämtande av förslag från kommuner och länsvägnämnd.

Flerårsplan fastställs av vägverket. Om länsstyrelse och vägverk har olika uppfattning hänskjuts frågan till Kungl. Maj:t för avgörande.

År 1972 fastställdes flerårsplaner för åren 1973–1977. Endast fyra av

de 47 planerna måste avgöras av Kungl. Maj:t. Tre av dessa hade inte accepterats av länsstyrelserna, emedan man ansåg de ekonomiska ramarna för små. Däremot förelåg för dessa inga avvikande åsikter i vad gäller prioriteringen.

Eftersom vägplaneringen är en utdragen process har vägverket förlängt planeringshorisonten genom att upprätta tioåriga långtidsplaner. Dessa fastställs inte som flerårsplanerna, men förslag och yttranden inhämtas från länsstyrelse, länsvägnämnd och kommuner på likartat sätt som för flerårsplanerna.

Det system för planeringen av väghållningen, planläggning och projektering, som används av vägverket tillsammans med kommuner och länsstyrelser sedan slutet av 1960-talet är konstruerat så att erforderliga kompromisser och anpassningar till regional trafikplanering och fysisk samhällsplanering skall kunna tillgodoses. Vägförvaltningarnas engagemang hos kommunerna i samband med den fysiska samhällsplaneringen, region-, general- och stadsplaner innebär att erforderlig expertis beträffande trafikfrågorna finns tillgänglig tillsammans med politiker och planerare. Därigenom byggs förutsättningarna upp för en fullständig samhällsplaneringsprocess där väg- och trafikfrågorna kan få en tillfredsställande lösning samtidigt som kommunernas planmonopol ej behöver ifrågasättas.

Vad beträffar länsvägnämnderna vill utskottet erinra om att departementschefen i propositionen 1971:23 -- med förslag till väglag n. m. -- utgick från att länsvägnämndsinstitutionen som sådan visserligen skulle kvarstå men att dess besvärsmått 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 komme 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 samt 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.

Utskottet har mot bakgrund av den lämnade redogörelsen inte funnit sig berett att nu och på de av motionärerna anförda skälen hos Kungl. Maj:t begära utredning och förslag i syfte att skapa ökat inflytande för länsstyrelsernas lekmanstyrelser över den regionala vägplaneringen. Vissa skäl talar dock enligt utskottets uppfattning för att ett sådant ökat lekmaninflytande framdeles övervägs. Enligt vad utskottet erfarit kan länsberedningen i sitt kommande betänkande — som beräknas bli framlagt i slutet av detta år — förväntas belysa ansvarsfördelningen mellan bl. a. länsstyrelserna och andra statliga regionala organ. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet härav anser utskottet några särskilda åtgärder från riksdagens sida i anledning av motionerna ej erforderliga och avstyrker därför desamma.

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 1968—1972 samt de beräknade kostnaderna under åren 1973 och 1974. Vidare erinras om de angelägna behov av olika driftåtgärder som föreligger på det statliga vägnätet.

För innevarande budgetår är anslaget till *Drift av statliga vägar* ca 1 100 milj. kr. sedan riksdagen på tilläggsstat anvisat 75 milj. kr. Ökade medel bör enligt departementschefen för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1975) ställas till förfogande under anslaget. En höjning av detsamma med ca 130 milj. kr. i förhållande till det i riksstaten för budgetåret 1973/74 anvisade beloppet föreslås därför. Totalt skulle därmed för detta ändamål disponeras ca 1 155 milj. kr.

Inom denna ram räknar departementschefen med att vägverket vid normal omfattning av servicearbetena 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 budgetåren 1971/72 och 1972/73 har således för ändamålet sammanlagt ca 250 milj. kr. anvisats över elfte huvudtiteln. För innevarande budgetår representerar vidare under hösten 1973 beslutade insatser i form av förbättringsåtgärder kostnader i storleksordningen 60 milj. kr. Dessa arbeten, som primärt tillkommit från

allmän sysselsättningssynpunkt, är enligt statsverkspropositionen relativt jämnt fördelade över landet och har även bidragit till att påskynda vägverkets långsiktiga program för upprustning av de sekundära och tertiära vägarna.

Utskottet finner den föreslagna anslagshöjningen välmotiverad och tillstyrker densamma.

I motionen 1974:786 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 indragningar av detta slag har emellertid, enligt vad utskottet erfarit, inte nu aviserats. Såsom utskottet dessutom redan tidigare (TU 1973:6) 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 yttrande över glesbygdsutredningens senaste betänkande och även i andra sammanhang 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.

Med beaktande av det anförda anser utskottet motionen inte påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd och avstyrker därför densamma.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* är för innevarande budgetår ca 725 milj. kr., vartill kommer av riksdagen på tilläggsstat anvisade 115 milj. kr. För nästa budgetår (avseende kalenderåret 1975) förordas av departementschefen en medelsanvisning om 745 milj. kr., innebärande en nominell ökning med ca 20 milj. kr. jämfört med riksstaten för budgetåret 1973/74.

Uppräkningen bör enligt departementschefen i stort medge ett vägbyggande under år 1975 i enlighet med flerårsplanerna. Utskottet tillstyrker förslaget samt vill i anslutning härtill och i anledning av en rad yrkanden i de i det följande behandlade motionerna kraftigt understryka vikten av att vägväsendet på längre sikt tillförs ökade resurser i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på våra vägar.

I statsverkspropositionen föreslås också införandet av ett särskilt, konjunkturpolitiskt betingat anslag om 200 milj. kr., benämnt *Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder* avseende statliga vägar. I anslutning härtill framhålls att en betydande del av de beredskapsåtgärder, som årligen utförts och som finansierats via arbetsmarknadsverket, avsett vägarbeten. Utan att ändra på det förhållandet att vägarbeten även i fortsättningen kan antas komma att utgöra en betydelsefull del av beredskapsarbetena förordar departementschefen sålunda - för att ytterligare höja handlingsberedskapen och säkerställa en så ändamålsenlig användning som möjligt av vissa från sysselsättningssynpunkt nödvändiga

insatser — att ett anslag av denna karaktär införs.

I anledning härav har i motionen 1974:777 yrkats att riksdagen uttalar sig för att anslaget kommer till användning enligt vissa i motionen närmare angivna grunder, innebärande bl. a. att det i sin helhet utnyttjas. Vidare yrkas att av anslaget 60 milj. kr. används till broupprustningar, varigenom ett av vägverket i detta hänseende framlagt program skulle kunna förverkligas på två år. Resten av anslaget föreslås fördelat med 50 milj. kr. på egentligt vägunderhåll och 90 milj. kr. på förbättringsarbeten. I motionen 1974:780 har också begärts att anslaget utnyttjas till fullo i enlighet med de riktlinjer som angivits i motionen samt att vägverket får i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta. Även i detta fall föreslås en väsentlig del av anslaget användas till förstärkning av broar. Av totalbeloppet anses 50 milj. kr. böra användas till byggande och 150 milj. kr. till drift av statliga vägar. I motionen 1974:1440 har yrkats att av anslaget 100 milj. kr. skall användas för byggande och 100 milj. kr. för förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet.

Utskottet vill i anledning härav framhålla att väganlagen 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 riksdagens beslut i frågan få den innebörden att det särskilda anslaget på 200 milj. kr. för budgetåret 1974/75 till fullo får utnyttjas av vägverket samt att verket redan nu får i uppdrag att planera sin verksamhet med hänsyn till detta. Det bör vidare ankomma på vägverket att göra fördelningen mellan byggnads- och driftanslag — under beaktande av de sysselsättningsmässiga effekterna. 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. Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till att verket, enligt dess petita, under våren 1973 genomfört en inventering för att kartlägga var det finns ett akut behov av att bygga om vägkroppar och/eller broar och därmed uppnå förhållandevis stora samhällsekonomiska vinster. I första hand bör man enligt vägverket inrikta sig på broar med otillräcklig bärighet i förhållande till de vägar som broarna är belägna på. Inventeringen omfattar dels minimiåtgärder och kostnader för att höja tillåtet axel- och boggitryck från 8/12 ton till 10/16 ton på sådana broar som ligger på de mest angelägna vägsträckorna, dels kostnader för att bygga om broar som redan är upplåtna för 10/16 tons axel- och boggitryck men där vissa risker finns för brons långsiktiga fortbestånd. Medelsbehovet för sådana objekt — som bl. a. är av intresse för skogsnäringen — uppgår till

totalt ca 110 milj. kr. De inventerade behoven hänför sig så gott som uteslutande till de sekundära och tertiära vägnäten och är fördelade över hela landet. Kostnaderna för var och en av de behövliga ombyggnadsåtgärderna är i allmänhet mindre än 1 milj. kr. En insats på 30 milj. kr. per år till dessa broombyggnader skulle medge att det inventerade akuta behovet skulle kunna täckas på knappt fyra år. För detta belopp skulle under första året ca 65 objekt kunna åtgärdas. Den sammanlagda väglängd, som härigenom skulle kunna öppnas för tung trafik (10/16 ton), uppgår till ca 280 km.

Yrkandena i motionen 1974:1081, att en del av anslaget bör ställas till *vägförvaltningarnas förfogande* i enlighet med vad motionären anför, och i motionen 1974:1085, att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att *de trafik- och vägpolitiska aspekterna* i högre grad än hittills beaktas vid fördelningen av medel från anslaget, har utskottet inte funnit sig kunna biträda och avstyrker därför nämnda motioner.

Ej heller kan utskottet tillstyrka att medel från det nya anslaget *specialdestineras* för arbeten i vissa län eller till särskilda företag på det sätt som föreslagits i motionerna 1974:802, 1974:1086 och 1974:1412. Utskottet återkommer till dessa motionsyrkanden i det följande.

I motionen 1974:124 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsam utredning och förslag angående införande av ett *vägbroanslag* så att såväl sådana broprojekt som exemplifierats i motionen som andra projekt kan komma till utförande tidigare än eljest och utan att inkräkta på övrigt vägbyggande i de berörda länen. I motionen 1974:1442 har likaledes yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsam utredning och förslag angående införande av ett *vägbroanslag* så att broprojekt kan komma till utförande tidigare än eljest och utan att inkräkta på övrigt vägbyggande i landet.

Anledningen till att det särskilda storbroanslag samt den flerårsplan för byggande av storbroar, som tidigare fanns, numera slopats är emellertid att systemet med ett sådant anslag ej längre befunnits vara rationellt eller eljest ändamålsenligt. Byggandet av en bro har nämligen ansetts vara en så integrerad del av själva utbyggnaden av vägen på ömse sidor om bron att företagen ansetts bära bedömas som en helhet.

Den ursprungliga motiveringen för storbroplanen, nämligen att större broföretag skulle möjliggöras trots små ramar i övrigt per län och vägtyp, anses vidare på senare år ha mist sin betydelse. En av orsakerna härtill anges vara att ramarna för riksvägar och länsvägar numera vanligen är så stora att ett broföretag kan genomföras rationellt och ekonomiskt inom dessa ramar. En annan orsak är att anslagen principiellt fördelas efter vägprojektens olika angelägenhetsgrad. Detta innebär att ett län, som har ett angeläget broföretag, får sin ram avpassad efter det medelsbehov som betingas av företaget. För att planeringen skall bli så effektiv och ändamålsenlig som möjligt har det därför ansetts vara tillräckligt med flerårsplaner för riksvägar resp. länsvägar.

Detta betraktelsesätt finner utskottet riktigt. Ett återinförande av ett

särskilt broanslag torde f. ö. enligt utskottets bestämda uppfattning ej heller i och för sig medföra en ökning av eljest tillgängliga anslagsmedel.

Utskottet vill dock i anslutning härtill erinra om att vägverket under våren 1973 har påbörjat en inventering av vilka färjeleder som på förhållandevis kort sikt bör ersättas med broar. Vägverkets färjebestand omfattar drygt 120 färjor fördelade på 80 färje- och båtleder. Drift- och underhållskostnader för färja och färjeläge är tillsammans med kapitalkostnaderna i många fall höga. Vid denna inventering har det visat sig att det i vissa fall kan vara ekonomiskt att ersätta färjor med broar även om de trafikekonomiska vinsterna i form av tidsbesparing för trafikanterna inte tas med i kalkylerna. Detta innebär att det rent företagsekonomiskt är lönsamt för vägverket att ersätta vissa färjor med broar. Till detta kommer de samhällsekonomiska vinsterna. I den fastställda flerårsplanen för femårsperioden 1973–1977 har länsstyrelserna i allmänhet i sin prioritering bedömt det mer angeläget att satsa på förbättringar av länsvägar än att ersätta en i och för sig väl fungerande färjeförbindelse med bro. Beträffande medelsbehoven till sådana broinvesteringar kan det i enlighet med vad som nyss anförts ej generellt förutsättas att dessa behov ingår i den genomförda behovsinventeringen för perioden fram till år 1985.

Vägverket avser att snarast göra en mer detaljerad utvärdering av färjeinventeringen och med utgångspunkt i en företagsekonomisk bedömning framlägga förslag om vilka färjor som inom en rimlig tidsrymd bör ersättas med broar. Ett sådant program skulle även väl sammanfalla med de arbetsmarknadspolitiska aspekterna att skapa sysselsättningsobjekt för byggnadsarbetare i vissa delar av landet.

Utskottet utgår från att i samband härmed frågor av det slag motionärerna tagit upp kommer att aktualiseras. En förnyad prövning torde vidare – på initiativ inte minst från vederbörande regionala vägmyndigheters sida – kunna förutsättas ske vid den revidering av femårs- och fördelningsplanerna som författningsenligt skall äga rum under år 1975.

Anslaget till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* bör i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag tas upp med ca 184,6 milj. kr., vilket innebär en ökning med 25,8 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 uppräknings ske. Utskottet tillstyrker den sålunda förordade uppräknings med 10 milj. kr. till 343,6 milj. kr., varigenom fördelningsplanens målsättning för år 1975 anses kunna fullföljas.

Till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* har i propositionen föreslagits ett anslag av 83 milj. kr. innebärande en ökning med 8 milj. kr. jämfört med riksstaten för budgetåret 1973/74. I anslutning härtill erinrar departementschefen om att anslaget för innevarande budgetår är uppfört med 75 milj. kr., vartill kommer 10 milj. kr., som anvisats på

tilläggsstat. Detta innebär en höjning med 25 milj. kr. eller drygt 40 procent jämfört med närmast föregående budgetår.

Till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* har förordats ett anslag av 26,8 milj. kr., vilket betyder en uppräknig med 2 milj. kr.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag i dessa delar har i motionerna 1974:487 och 1974:780 – under hänvisning till den stora eftersläpning som anses föreligga beträffande upprustningen av det enskilda vägnätet – yrkats att de båda anslagen räknas upp med ytterligare 4,5 milj. kr. resp. 3,7 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. Utskottet förutsätter härvid att – därest behov av ökade medel för dessa ändamål till följd av energikrisen m. m. skulle uppstå – Kungl. Maj:t på tilläggsstat äskar härför erforderliga medel. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

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 1974:498, ej erforderlig.

I motionen 1974:308 har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om översyn av nu utgående *istandsättningsbidrag* för enskilda vägar.

Redan 1972 års riksdag har emellertid på förslag av utskottet hos Kungl. Maj:t begärt en översyn av statsbidragsgivningen till det enskilda vägväsendet. Arbetet med en sådan översyn pågår f. n. inom vägverket. I avvaktan på resultatet härav och då utskottet utgår från att därvid även prövas frågor av den art motionärerna nämnt synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida nu ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

De av Kungl. Maj:t i *övrigt framlagda anslagsberäkningarna* har inte gett utskottet anledning till erinran. Detta innebär bl. a. att kostnadsramarna för år 1975 för anslagen Drift av statliga vägar resp. Byggande av statliga vägar i princip bestäms till samma belopp som anslagen. Det bör vidare ingå i Kungl. Maj:ts befogenheter att i den mån arbetsmarknadsläget, kravet på en ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra särskilda skäl motiverar det bemyndiga vägverket att under år 1974 resp. 1975 jämkta de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1974 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen, som kan bli anvisade för verksamhetsåret 1975.

De sammanlagda utgifterna under de olika väganlagen m. m. för budgetåret 1974/75 uppgår enligt departementschefens beräkningar till ca 2 764 milj. kr. För trafiksäkerhet och vissa bidrag m. m. beräknas under andra anslag under sjätte huvudtiteln sammanlagt ca 103 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedlen. Under andra, åttonde, nionde och elfte huvudtitlarna föreslås därjämte ca 600 milj. kr. att avräknas mot nämnda medel.

Det totalbelopp som avses skola täckas av automobilskattemedlen skulle därmed samt vid bifall till den av utskottet i detta betänkande förordade anslagshöjningen om 0,2 milj. kr. (avseende NTF:s verksamhet) uppgå till ca 3 467,2 milj. kr. I förhållande till motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslag innebär detta en ökning med ca 437,2 milj. kr. Då inkomsterna av automobilskattemedlen beräknas till ca 3 694 milj. kr. skulle överskottet på vägväsendets specialbudget, där behållningen per den 30 juni 1973 uppgick till ca 3 003 milj. kr., komma att under budgetåret öka med ca 226,8 milj. kr.

Motionsyrkanden berörande flerårsplaner m. m.

I motionen 1974:779 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att frågan om byggandet av en *bro mellan Gotland och Fårö* med skyndsamt beaktas i vägplaneringen. I motionen 1974:800 har begärts att riksdagen vid behandling av frågan om väganslag för nästa budgetår uttalar att *Kalmar län* tillerkänns anslag i sådan omfattning att vägstandarden snabbt kan förbättras och en bro byggas vid Bjursunds ström. I motionen 1974:784 har begärts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om att inom tillgängliga anslag utrymme skapas för ett påbörjande av *vägen Norrtälje–Kapellskär* under budgetåret 1974/75 samt att utbyggnader på vägen Stockholm–Norrtälje ges en högre prioritet i planeringen än vad som f. n. är fallet. I motionen 1974:1415 har yrkats att riksdagen anhåller om att sådana åtgärder vidtages att ombyggnaden av väg 31 i den del som avser *sträckan Nässjö–Jönköping* kraftigt påskyndas. I motionen 1974:1434 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt projektering av *vägförbindelse i Lysekilsområdet*, enligt vad som anförts i motionen, samt uttalar att denna förbindelse snarast bör komma till utförande och finansieras utanför ordinarie anslag till väg- och brobyggen. I motionen 1974:1451 slutligen har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att statens vägverk snarast låter projektera för en ny *vägförbindelse från norra delen av Vindelns kommun* i höjd med Åmsele till Lycksele och att arbetena snarast igångsätts.

Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras, som tidigare nämnts, i väglagen och vägkungörelsen. De för väg- och gatubyggandet 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 år 1975 att avse perioden 1976—1980.

Under hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört 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 anfört rörande bl. a. användningen av det nya anslaget Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar avstyrks också yrkandena i motionerna 1974:802, om anvisande av 25 milj. kr. för särskilda vägbyggnadsåtgärder avseende Europaväg 4 inom Gävleborgs län, 1974:1412, angående *fördelningen av vägresurserna*, 1974:1418, angående det *sekundära* vägnätets behov, och 1974:1086, angående utbyggnaden av *riksväg E 6* på sträckan Fjärås—Frillesås samt anvisande av medel härför.

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motionen 1974:1440 har hemställts att riksdagen i enlighet med motionärernas förslag begär utredning och förslag angående införande av s. k. *tullvägar*.

Utskottet har under en lång rad av år behandlat motionsyrkanden av denna innebörd och hänvisar därför till den ingående redogörelse i frågan som lämnades senast vid fjolårets riksdag (TU 1973:6, s. 12—13). Dessutom må framhållas att vägkosnadsutredningen numera lagt fram ett betänkande (SOU 1973:32) benämnt Vägtrafiken — kostnader och avgifter. I betänkandet behandlas ekonomiska principer för prissättningen 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. Resultatet av expertutredningens arbete skall nu — i enlighet med vad som förutsattes redan vid tillsättandet av vägkosnadsutredningen — fullföljas inom en parlamentariskt sammansatt utredning. I statsverkspropositionen säger sig departementschefen ämna föreslå Kungl. Maj:t att ge trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv att fullfölja utredningsarbetet om vägtrafikens kostnadsansvar. Detta arbete sägs vidare böra resultera i ett förslag till vägtrafikbeskattning.

Under hänvisning jämväl härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrker utskottet motionen i denna del.

I motionen 1974:1443 har yrkats att riksdagen beslutar att investeringar i båt eller färja för *trafik mellan öar och fastlandet* och de årliga kostnaderna för driften skall vara statsbidragsberättigade enligt bestämmelserna om bidrag till enskilda vägar.

Såsom utskottet i sitt betänkande 1973:15 — i anledning av motioner angående Ventrifiken m. m. — senast erinrade om behandlades frågan om

att tillgodose trafikbehovet i glesbygder och skärgårds- eller öområden 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 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.

Vidare erinrade utskottet om den planering i vad gäller tillgogoseende av behovet av väg- och färjtrafikförbindelser 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 färjförbindelser liknande dem motionärerna syftar på.

Utskottet förklarade det vidare vara angeläget att den principiellt viktiga frågan om upprätthållande av trafikförbindelserna mellan öar eller öområden och fastlandet samt kostnadstäckningen härför får en snar och tillfredsställande 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) kommer att gälla för busstrafiken. Frågan om hur lokaltrafiken bör avgränsas från den regionala trafiken skulle f. ö. enligt nämnda beslut ytterligare övervägas. Med hänsyn bl. a. till den storlek som vissa kommuner får kunde det nämligen ifrågasättas om det vore rimligt att beteckna all trafik inom en kommun som lokal.

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 kommer 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 kommer till stånd.

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

Under erinran härom och då utskottet inte kan finna skäl nu föreligga för en förnyad framställning i ämnet hos Kungl. Maj:t avstyrks motionen.

I anslutning härtill må dock nämnas att utskottet senare under innevarande session kommer att pröva vissa motionsledes framställda yrkanden om stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som gäller för viss busstrafik.

I motionen 1974:334 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsam utredning rörande det näringspolitiska värdet av en *väg-, bro- och tunnelförbindelse mellan Vasa och Umeå*, varvid även värdet av sysselsättningseffekten i samband med den svenska delen av anläggningsarbetet bör invägas i bedömningen. Under hänvisning till innehållet i nämnda motion har vidare i motionen 1974:312 hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsam utredning av det trafikpolitiska värdet av och de svenska kostnadsandelarna i en vägtunnel-förbindelse mellan Sverige och Finland vid Norra Kvarken.

Frågor av detta slag bör enligt utskottets uppfattning i första hand aktualiseras inom ramen för Nordiska rådets arbete. Så har också redan skett. I ett medlemsförslag, framlagt i juni 1971, har sålunda begärts att rådet måtte antaga en rekommendation av den innebörden att regeringarna i Finland, Sverige och Norge rekommenderas att skyndsamt och i samråd vidtaga åtgärder för att utreda möjligheterna för att bygga en landförbindelse över Kvarken och på grundval av de företagna utredningarna fatta principbeslut om planens förverkligande som ett samordiskt projekt. På uppdrag av Finlands riksdag och trafikministerium har en särskild arbetsgrupp inom den finska väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställt en utredning i frågan. Arbetsgruppen har därvid, enligt vad utskottet erfarit, funnit byggandet av en vägförbindelse f. n. vara ett olönsamt företag. Viss remissbehandling i frågan har också förevarit på såväl svensk som finsk sida. Utskottet anser för sin del resultatet av den fortsatta handläggningen av frågan böra avvaktas.

Vidare må här erinras om ett av Nordiska rådet i annat sammanhang gjort uttalande (den svenska delegationens berättelse den 15 april 1971), varav framgår att frågor av detta slag lämpligen också kan tas upp som ett led i det framtida transportsamarbetet i anslutning till arbetet med en nordisk transportöverenskommelse. De nordiska regeringarna har numera (den 6 november 1972) undertecknat en överenskommelse om samarbete på transport- och kommunikationsområdet. Ratifikationsproceduren är avslutad och överenskommelsen trädde i kraft den 1 mars 1973.

Under hänvisning till vad sålunda anförts kan utskottet inte finna några särskilda åtgärder från riksdagens sida i anledning av motionärernas yrkanden påkallade. Motionerna avstyrks därför.

I motionen 1974:785 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t 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.

Såsom utskottet redan vid förra årets riksdag 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 1974:793 har yrkats att riksdagen beslutar om åtgärder i syfte att eliminera de skadeverkningar som *vägsaltet* medför. Vidare har i motionen 1974:799 hemställts att riksdagen som sin mening uttalar att spridning av vägsalt måste upphöra.

Utskottet vill i anledning härav 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 material för frågans bedömning. Så har numera skett och i årets statsverksproposition har departementschefen tagit upp frågan härom. Han hänvisar 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 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 miljonddelar (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 instämmer i de slutsatser som vägverket efter samråd med trafiksäkerhetsverket och naturvårdsverket har kommit till, nämligen att fördelarna av saltningen väger avsevärt tyngre än nackdelarna. Den restriktivitet i användningen av salt som vägverket ålagt sig anser han dock motiverad samt utgår vidare från att berörda myndigheter med uppmärksamhet följer utvecklingen.

Utskottet ansluter sig till den uppfattning departementschefen därvid givit uttryck åt samt avstyrker i enlighet härmed motionerna i fråga.

I motionen 1974:1070 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t uttalar att *transporter upp till 10/16 tons axeltryck* medges till och från fastigheter belägna vid väg, som i princip är upplåten endast för lättare trafik, på i motionen anförda grunder.

Till en början må därvid framhållas att kvarstående begränsningar i medgivet axeltryck betingas av förhållandena med avseende på vederbörande väg- eller vägvagnsnitts faktiska bärighetsförmåga m. m. Några generella undantag från eljest gällande regler har utskottet för sin del ej funnit sig berett att tillstyrka. Å andra sidan bör erinras om att under senare år höjningar av medgivet axel- och boggitryck skett i högst betydande omfattning och att ytterligare förbättringar torde vara att motse. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att vederbörande lokala och regionala myndigheter — efter ansökan därom — i största möjliga utsträckning ger dispens från gällande föreskrifter avstyrks motionen i fråga.

I motionen 1974:1437 har hemställts att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t ger vägverket i uppdrag att utarbeta regler för byggande av *på- och avfartsramper* till motorleder i enlighet med vad motionären anfört.

Fastställandet av de normer som i berörda hänseenden gäller sker enligt vad utskottet erfarit på grundval av såväl svenska som utländska erfarenheter på främst väg- och trafiksäkerhetsområdet samt med sikte på att få fram de för svenskt vidkommande mest optimala reglerna. Normerna är som sådana generella men olikheter i deras tillämpning kan förekomma. Så sker också i betydande omfattning och med hänsyn till såväl mark- och trafikförhållanden som andra skiftande faktorer i olika landsdelar. Framkomlighets- och trafiksäkerhetskraven anses dock inte få eftersättas. Utskottet delar denna uppfattning och anser det f. ö. böra ankomma på vägverket att göra de bedömningar som härvidlag erfordras. Utskottet förutsätter dock att härvid vederbörligen beaktas synpunkter av den art motionären framfört och som torde bli av allt större vikt med den växande insikten i vårt land om nödvändigheten att hushålla med de knappa resurserna i fråga om värdefull åkermark m. m. Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionärens yrkande ej erforderlig.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar
 - a. till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* ett förslagsanslag av 8 700 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Drift av statliga vägar* ett reservationsanslag av 1 155 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. till *Byggande av statliga vägar* ett reservationsanslag av 745 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - d. till *Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder avseende statliga vägar* ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - e. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* ett

- reservationsanslag av 184 550 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
- f. till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 343 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. att riksdagen i anledning av departementschefens uttalanden – rörande vägplaneringen samt användningen av anslaget till Särskilda byggnads- och förbättringsåtgärder – samt motionerna 1974:777, 1974:780, yrkandet 1, och 1974:1440, yrkandena A och B 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i berörda frågor anfört,
 3. att riksdagen
 - a. medger att under budgetåret 1974/75 statlig lånegaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskin för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp om 120 000 kr.,
 - b. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1974:487, yrkandet 2, och 1974:780, yrkandet 2, till *Bidrag till drift av enskilda vägar, m. m.* för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 83 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1974:487, yrkandet 1, och 1974:780, yrkandet 3, till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 26 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - d. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i övrigt anfört beträffande anslagsbehovet för enskilda vägar,
 4. att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar
 - a. till *Tjänster till utomstående* ett förslagsanslag av 16 800 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
 5. att riksdagen avslår motionen 1974:1449,
 6. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:1411,
 - b. motionen 1974:1450,
 7. att riksdagen avslår motionen 1974:786,
 8. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:1081,
 - b. motionen 1974:1085,
 - c. motionerna 1974:124 och 1974:1442,
 9. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:308,
 - b. motionen 1974:498,
 10. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:779,
 - b. motionen 1974:784,

- c. motionen 1974:800,
- d. motionen 1974:1415,
- e. motionen 1974:1434,
- f. motionen 1974:1451,
- 11. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:802,
 - b. motionen 1974:1086,
 - c. motionen 1974:1412,
 - d. motionen 1974:1418,
- 12. att riksdagen avslår motionen 1974:1440, yrkandet B 2,
- 13. att riksdagen avslår motionen 1974:1443,
- 14. att riksdagen avslår motionerna 1974:312 och 1974:334,
- 15. att riksdagen avslår motionen 1974:785,
- 16. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1974:793,
 - b. motionen 1974:799,
- 17. att riksdagen avslår motionen 1974:1070,
- 18. att riksdagen avslår motionen 1974:1437.

Trafiksäkerhet

3. Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader. Kungl. Maj:t har under punkten C 1 (s. 74–77) föreslagit riksdagen att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 16 118 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen.

Motionen

I motionen 1974:1430 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (punkten 1), att riksdagen måtte besluta att under punkten C 1. Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader för informationsverksamhet anvisa ytterligare 1 milj. kr.

Utskottet

Kungl. Maj:ts förslag innebär en höjning av anslaget med 1,6 milj. kr. till 16 118 000 kr. Härvid har medel beräknats för två nya tjänster, nämligen en förste byråsekreterare hos pressombudsmannen för bl. a. insamling, översättning och bearbetning av utländskt material samt ett kvalificerat biträde inom trafik- och informationsbyrån. Vidare beräknas ytterligare 1 milj. kr. för informationsverksamhet – för vilket ändamål därmed skulle disponeras ca 8,55 milj. kr. – samt ökade medel för bl. a. rescersättningar.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt. Härav följer att utskottet inte kan biträda yrkandet i motionen 1974:1430 om en ytterligare höjning av medelstilldelningen för informationsverksamheten med 1 milj. kr., vilket skulle innebära en sammanlagd

medelsanvisning av 17 118 000 kr. Utskottet vill dock i anslutning härtill erinra om att Kungl. Maj:t föreslagit en uppräknings även av anslaget till verkets uppdragsverksamhet med 1,5 milj. kr. till ca 21 milj. kr.

Övriga vid årets riksdag väckta motioner i trafiksäkerhetsfrågor kommer att av utskottet prövas i ett senare sammanhang.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:1430, yrkandet 1, till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 16 118 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

4. Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet och Registrering av motorfordon. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna C 2 – C 3 (s. 77–80) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 20 990 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Registrering av motorfordon* ett förslagsanslag av 1 000 kr.

5. Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar. Kungl. Maj:t har under punkten C 4 (s. 80–81) föreslagit riksdagen att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1974/75 anvisa ett reservationsanslag av 7 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionerna

I motionen 1974:1074 av herr Håkansson i Rönneberga m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t uttalar att anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar i nästa års statsverksproposition uppräknas med hänsyn till kostnadsfördyringarna och till angelägenheten av en förstärkning av säkerhetsåtgärderna.

I motionen 1974:1430 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (punkten 2), att riksdagen måtte besluta att under punkten C 4. Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar anvisa ytterligare 1,5 milj. kr.

Utskottet

Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt innebär en höjning av medelsanvisningen med 500 000 kr. till 7 milj. kr. mot av trafiksäkerhetsverket begärda 8,5 milj. kr.

Såsom i de båda motionerna framhållits har enligt statsverkspropositionen bidrag under budgetåret 1972/73 utbetalats med sammanlagt 6,5 milj. kr. Vid ingången av budgetåret 1973/74 fanns obetalda räkningar

för utförda åtgärder till ett sammanlagt bidragsberättigat belopp av 4,0 milj. kr., varjämte godkända planer för ännu inte utförda åtgärder fanns till en bidragsberättigad kostnad av 8,0 milj. kr.

Anslaget har varit oförändrat sedan budgetåret 1965/66. Sedan denna tidpunkt har kostnaderna för utförande av ifrågavarande säkerhetsanordningar ökat med ca 55 procent.

En uppräknig av anslaget med 2 milj. kr. har av trafiksäkerhetsverket ansetts böra ske med hänsyn till dels kostnadsfördyringarna, dels eftersläpningen i utförande av redan beslutade åtgärder, dels det stora behovet av säkerhetsåtgärder vid ytterligare ett flertal korsningar för vilka godkännande ännu inte skett på grund av brist på medel för utförandet.

I samband med sin prövning av motionerna har även utskottet konstaterat att en betydande eftersläpning i medelstildelningen föreligger. Med hänsyn till den betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt här ifrågavarande anläggningar dock har finner utskottet det önskvärt att under höstens budgetarbete en förnyad höjning av anslaget övervägs. För nästa budgetår har utskottet emellertid funnit sig böra godta Kungl. Maj:ts förslag. Härav följer att utskottet avstyrker det i motionen 1974:1430, framställda yrkandet om en höjning av anslaget med 1,5 milj. kr. till 8,5 milj. kr.

Yrkandet i motionen 1974:1074 synes under hänvisning till det anförda i väsentlig mån tillgodosett och därför ej böra påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd.

Utskottet hemställer följaktligen
att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:1430, yrkandet 2, till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 7 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1974:1074.

6. Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Kungl. Maj:t har under punkten C 5 (s. 82–84) föreslagit riksdagen att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1974/75 anvisa ett anslag av 2 550 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionerna

I motionen 1974:1087 av herr Polstam (c) hemställs att riksdagen måtte besluta anslå 140 000 kr. till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, att användas för kursverksamheten för lärare.

I motionen 1974:1088 av herr Polstam m. fl. (c, m, fp) hemställs att riksdagen måtte besluta att anslaget till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande uppräknas med 325 000 kr.

Utskottet

Den i motionen 1974:1087 föreslagna anslagshöjningen om 140 000 kr., att användas för kursverksamheten för lärare, har utskottet – även om den i och för sig framstår som välmotiverad – ej funnit sig berett att tillstyrka.

Däremot vill utskottet förorda att ökade medel, såsom i motionen 1974:1088 föreslås, ställs till förfogande för att möjliggöra en ökning av den angelägna verksamhet som föreningen bedriver genom Barnens trafikklubb. En höjning med 200 000 kr. för detta ändamål av det av Kungl. Maj:t för nästa budgetår med 2 550 000 kr. upptagna anslaget bör sålunda ske.

Utskottet hemställer

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1974:1088 samt med avslag på motionen 1974:1087 till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1974/75 anvisar ett anslag av 2 750 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

7. Kostnader för nytt bilregister m. m. och Kostnader för framställning av körkort m. m. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna C 6 – C 7 (s. 85--92) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Kostnader för nytt bilregister m. m.* ett reservationsanslag av 25 840 000 kr.,
2. till *Kostnader för framställning av körkort m. m.* ett förslagsanslag av 26 217 000 kr.

Sjöfart

8. Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet. Före behandlingen av de skilda anslagen har Kungl. Maj:t (s. 93–122) lämnat en allmän översikt över sjöfarten m. m.

Kungl. Maj:ts förslag till medelsanvisning för budgetåret 1974/75 under de skilda anslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 111 580 000 kr. (punkten D 1, s. 122--123),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 46 680 000 kr. (punkten D 2, s. 123 - 124),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 11 985 000 kr. (punkten D 3, s. 124--125),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag av 1 800 000 kr. (punkten D 4, s. 125–126).

Motionerna

I motionen 1974:489 av herr Hallgren m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen uttalar sig för sådan ändring i lots- och fyrkungörelsen, att

lotsskyldighet i princip alltid föreligger för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar, dock med de undantag som anförts i motionen, samt att hos regeringen hemställa om att förslag härom skyndsamt utarbetas och föreläggs riksdagen.

I motionen 1974:496 av fru Olsson i Helsingborg m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att lotstväng återinförs, med undantag för mindre fartyg i svensk kustsjöfart.

I motionen 1974:794 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Schött (m) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar, att Hanö fyr även i fortsättningen skall vara bemannad.

I motionen 1974:795 av herrar Nilsson i Trobro (m) och Schött (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att åtgärder vidtas för att förbättra samarbetet mellan sjöräddningen i Sverige, Finland och Sovjetunionen.

I motionen 1974:1078 av herr Komstedt (m) hemställs att riksdagen uttalar som sin mening att Kungl. Maj:t vidtar skyndsamma åtgärder för inrättande av ett centralt fritidsbåtsregister.

I motionen 1974:1419 av fru Dahl m. fl. (s) yrkas att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t tillser att de säkerhets- och miljöproblem som orsakas av båtar med kraftig motor och hög hastighet blir föremål för ingående behandling och skyndsamt förslag från berörda utredningar.

Utskottet

Av sjöfartsverket framlagda förslag om en sammanlagd medelsanvisning under driftbudgeten om 174,5 milj. kr, har av Kungl. Maj:t godtagits med vissa ändringar. Detta innebär att anslagen tas upp med 111 580 000 kr. till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, 46 680 000 kr. till Isbrytning och 11 985 000 kr. till Fartygsverksamhet. För anslaget Övrig verksamhet har departementschefen beräknat 1 800 000 kr. Departementschefen har slutligen bl. a. räknat med ett särkostnadsbidrag från fjärde huvudtiteln om 1,4 milj. kr. för att täcka den under programmet Farledsverksamhet ingående militära sjökartläggningen.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt. I statsverkspropositionen har departementschefen även redovisat sin syn på det framlagda betänkandet (Ds K 1973:2) och den avgivna rapporten om partikelmärkning av olja i fartyg. Vad departementschefen därvid anfört har ej gett utskottet anledning till erinran.

I motionen 1974:489 har yrkats att *lotsskyldighet* i princip skall införas för fartyg som trafikerar svenska kustfarvatten, kanaler och insjöar. I motionen 1974:496 har hemställts om *lotstväng* med undantag för mindre fartyg i svensk kustsjöfart.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att den nuvarande lotsorganisationen utformats på grundval av ett system med i princip

allmän lotsfrihet (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Bestämmelser om en straffsanktionerad lotsplikt i viss omfattning i förening med en lämplig avvägning av avgifterna för utförda lotsningar borde enligt uttalande av departementschefen i propositionen 1970:119 kunna skapa betydligt bättre garantier för sjösäkerheten än bestämmelserna i den tidigare lotsförordningen. Det förutsattes under riksdagsbehandlingen att vid avgränsningen miljö- och säkerhetsaspekterna tillmäts stor betydelse.

Med hänsyn härtill 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. Frågan om utvidgning av skyldigheten att anlita lots har dessutom tagits upp av sjöfartsverket i en framställning i december 1972 hos Kungl. Maj:t.

I anledning härav har Kungl. Maj:t genom beslut den 6 april 1973 uppdragit åt sjöfartsverket att inkomma med i beslutet närmare angivet underlag för bedömning av bl. a. den fortsatta utformningen av lotsnings-skyldigheten. Kungl. Maj:t har slutligen i januari 1974 uppdragit åt sjöfartsverket att skyndsamt slutföra sammanställningen och utvärderingen av erfarenheterna av gällande bestämmelser om skyldighet att anlita lots samt att i anslutning härtill överväga behovet av att skärpa ifrågavarande bestämmelser. Resultatet av verkets överväganden skall redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet före den 1 april i år. Enligt vad utskottet erfarit har genom sjöfartsverkets försorg gjorts en utredning, Farledsutredningen, som bl. a. behandlar frågan om skärpta bestämmelser beträffande lotsning. Utredningen har i denna del varit föremål för remissförfarande.

I avvaktan på resultatet av det sålunda pågående utredningsarbetet synes någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av ifrågavarande motioner såvitt gäller skyldighet att anlita lots ej erforderlig. Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla att även frågan om vidareutbildning av lotsar bör beaktas under ärendets vidare behandling.

I motionen 1974:794 har yrkats att *Hanö fyr* även i fortsättningen skall vara bemannad.

Med anledning härav vill utskottet erinra om inriktningen och utformningen av sjöfartsverkets arbete. Under beaktande av sjösäkerhetens krav bör verksamheten sålunda -- enligt vad som uttalades då den nuvarande organisationen för sjöfartsverket tillkom -- drivas med ökad ekonomisk inriktning med i princip full kostnadstäckning som mål (prop. 1969:58, SU 1969:906). På grund härav har sjöfartsverket enligt vad utskottet erfarit som ett led i verksamhetens rationalisering automatiserat ett stort antal fyrar. Det bör få ankomma på sjöfartsverket att vidta de åtgärder beträffande fyrarna som verket finner erforderliga, varvid utskottet förutsätter att sjösäkerhetskravet av verket beaktas. Med hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motionen 1974:795 har hemställts om åtgärder för att förbättra samarbetet mellan *sjöräddningen* i Sverige, Finland och Sovjetunionen.

Enligt vad utskottet erfarit pågår underhandlingar om avtal beträffande samarbete vid sjöräddning med Finland, och sådana underhandlingar kommer även att upptas med övriga Östersjöstater inkl. Sovjetunionen. Då sålunda syftet med det av motionärerna framställda yrkandet i allt väsentligt torde komma att tillgodoses avstyrks motionen.

I motionen 1974:1078 har hemställts om skyndsamma åtgärder för inrättande av ett centralt *fritidsbåtsregister*. Vidare har i motionen 1974:1419 hemställts att de *säkerhets- och miljöproblem* som orsakas av båtar med kraftig motor och hög hastighet blir föremål för ingående behandling och skyndsamt förslag från berörda utredningar.

De frågor motionärerna aktualiserar utreds f. n. av 1970 års fritidsbåtsutredning och trafikbullenutredningen. Även utskottet vill framhålla betydelsen av att utredningarna bedrivs skyndsamt men anser inte att motionerna bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar
 - a. till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning*, ett förslagsanslag av 111 580 000 kr.,
 - b. till *Isbrytning* ett förslagsanslag av 46 680 000 kr.,
 - c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag av 11 985 000 kr.,
 - d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 1 800 000 kr.,
2. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1974:489,
 - b. avslår motionen 1974:496,
 - c. avslår motionen 1974:794,
 - d. avslår motionen 1974:795,
 - e. avslår motionen 1974:1078,
 - f. avslår motionen 1974:1419.

Övriga sjöfartsändamål

9. **Handelsflottans pensionsanstalt och Bidrag till vissa resor av sjöfolk.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna D 5–D 6 (s. 126–128) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 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.

10. **Avsättning till handelsflottans välfärdsfond.** Kungl. Maj:t har under punkten D 7 (s. 128–130) föreslagit riksdagen att till Avsättning till handelsflottans välfärdsfond för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 600 000 kr.

Motionen

I motionen 1974:121 av herr Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen anvisar ett extra belopp om 5 milj. kr. för budgetåret 1974/75 att tillföras Handelsflottans välfärdsfond för disposition under perioden 1974/75 – 1983/84.

Utskottet

I motionen 1974:121 har hemställts att ett extra belopp av 5 milj. kr. för budgetåret 1974/75 tillförs *Handelsflottans välfärdsfond* för disposition under perioden 1974/75–1983/84.

Av statsverkspropositionen framgår att Handelsflottans välfärdsråd funnit det angeläget att välfärdsfondens medel får användas till den löpande verksamheten för att därmed utjämna skiftningarna i inkomstposterna. Enligt rådets mening är nämnda medel till större delen inte ändamålsbundna, varför fonden anses utgöra reservmedel som behövs just för den löpande verksamheten. För att uppnå detta syfte har rådet funnit det erforderligt att anslag till avsättning till fonden beviljas med dels 600 000 kr., dels ett extra belopp om 5 milj. kr. att tillföras fonden för att användas under perioden 1974/75–1983/84. Departementschefen har ej funnit sig beredd att medge den extra avsättningen till fonden.

I detta sammanhang vill utskottet framhålla vikten av att den nyligen aktualiserade frågan om videokassetter till handelsflottan snabbt löses. Utskottet, som förutsätter att så sker, har under hand erfarit att detta kan genomföras utan att något extra anslag till fonden för nästa budgetår beviljas.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag även i övrigt.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:121 till *Avsättning till handelsflottans välfärdsfond* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 600 000 kr.

11. **Understöd åt skärgårdsrederier m. m.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten D 8 (s. 130) och hemställer

att riksdagen till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 675 000 kr.

Institut m. m.

12. **Transportnämnden.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten E 1 (s. 131–133) och hemställer

att riksdagen till *Transportnämnden* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 1 354 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattebidragen.

13. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 2 – E 7 (s. 133–143) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 34 166 000 kr.,
2. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Underhåll av materiel m. m.* ett förslagsanslag av 1 382 000 kr.,
3. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Nyanskaffning av instrument m. m.* ett reservationsanslag av 600 000 kr.,
4. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 7 803 000 kr.,
5. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderlekstjänst för luftfarten* ett förslagsanslag av 12 073 000 kr.,
6. till *Bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.* ett förslagsanslag av 1 600 000 kr.

14. **Statens väg- och trafikinstitut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 8 – E 10 (s. 145–153) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Statens väg- och trafikinstitut* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* ett reservationsanslag av 6 236 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen,
3. till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* ett reservationsanslag av 2 070 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen.

15. **Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 11 – E 13 (s. 153–156) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Statens geotekniska institut: Förvaltningskostnader* ett förslagsanslag av 3 914 000 kr.,
2. till *Statens geotekniska institut: Uppdragsverksamhet* ett förslagsanslag av 3 777 000 kr.,
3. till *Statens geotekniska institut: Utrustning* ett reservationsanslag av 100 000 kr.

16. **Fraktbidragsnämnden.** Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkten E 14 (s. 157–158) och hemställer

att riksdagen till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 598 000 kr.

17. **Transportforskningsdelegationen** och **Bussbidragsnämnden**. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna E 17 – E 18 (s. 159–162) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Transportforskningsdelegationen* ett reservationsanslag av 8 065 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Bussbidragsnämnden* ett förslagsanslag av 485 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Diverse

18. **Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser**. Kungl. Maj:t har under punkten F 2 (s. 169–171) föreslagit riksdagen att till Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 203 000 000 kr., därav 3 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motionen

I motionen 1974:1075 av fröken Hörln (fp) och herr Wirtén (fp) hemställs att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära utredning av frågan om ett administrativt enklare postbefordringssystem för alla myndigheter – statliga och kommunala – inom offentlig förvaltning.

Utskottet

Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt tillstyrks av utskottet.

Med anledning av yrkandet i motionen 1974:1075 om ett administrativt enklare *postbefordringssystem* får utskottet erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat en sakkunnig med uppgift att utreda frågan om tjänstebrevsrätt för icke statliga organ. Utskottet förutsätter att härvid även den av motionärerna aktualiserade frågan blir föremål för prövning. Under hänvisning härtill och då resultatet av utredningsarbetet bör avvaktas finner utskottet att ifrågavarande motionsyrkande inte nu bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 203 000 000 kr., därav 3 200 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. avslår motionen 1974:1075.

19. **Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. fl. anslag**. Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag under punkterna F 3 – F 8 (s. 172–177) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1974/75 anvisar

1. till *Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.*

- ett förslagsanslag av 2 221 000 kr.,
2. till *Beredskap för civil luftfart* ett reservationsanslag av 1 500 000 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 reservationsanslag av 2 400 000 kr.

Stockholm den 19 mars 1974

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 Vrångeback (m).

Reservationer

1. vid *punkten 2* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande införande av s. k. *tullvägar* av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Lothigius (m), Sellgren (fp) och Johansson i Vrångeback (m) som anser att

dels det avsnitt av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Behovet av väginvesteringar har ökat kraftigt under senare år på grund av det växande transportarbete som utförs på vägarna men också genom att anslagsmedel inte kunnat ställas till förfogande i tillräcklig utsträckning. Frågan om nya finansieringsvägar har på grund härav kommit i ett nytt läge jämfört med de förhållanden som rådde i början av 1960-talet, då frågan senast prövades i en utredning.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att motorvägarna har visat sig vara mycket effektiva och dessutom har en avsevärt lägre olycksfallsfrekvens i jämförelse med andra vägar. De är emellertid mycket kostsamma, vilket kan innebära att väganlagen inte förslår för ett väl fungerande länsvägnät. I sådana fall och även i fråga om större broar, som med ordinarie väganlag inte kan byggas inom rimlig tid, bör därför ett system med avgiftsfinansiering prövas försöksvis. Det bör dock i regel

endast användas i de fall då trafikanterna kan ges acceptabla alternativa färdvägar.

Utskottet anser att en omprövning av denna fråga är motiverad. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

dels utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen i anledning av motionen 1974:1440, yrkandet B 2, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande avgiftsfinansiering av vägar och broar,

2. vid *punkten 3* (Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader) av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Utskottet tillstyrker" och på s. 24 slutar med "21 milj. kr." bort ha följande lydelse:

Undersökningar har visat att det finns stora brister i bilisternas kunskaper beträffande trafikmärken och trafikregler. Mot den bakgrunden och med beaktande av den betydelse informationen haft för t. ex. det ökade användandet av bilbälten och reflexer anser utskottet det vara motiverat att bevilja trafiksäkerhetsverket högre anslag för denna verksamhet än vad departementschefen föreslår. Informationsverksamheten syftar ju till att öka allmänhetens kunskaper om trafik och trafikregler och ge rekommendationer om uppträdande i trafiken. Inte minst viktigt är det enligt utskottets mening att plats upplätes i massmedia (TV etc.) för sådan verksamhet. Utskottet tillstyrker med anledning av det anförda yrkandet i motionen 1974:1430 om att anvisa ytterligare 1 milj. kr. för informationsverksamheten.

dels utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

- att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1430, yrkandet 1, till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1974/75 anvisar ett förslagsanslag av 17 118 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

3. vid *punkten 5* (Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar) av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Anslaget har" och slutar med "särskilda åtgärd" bort ha följande lydelse:

I vpk-motionen 1973:181 påtalades att frågan om bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar blivit styvmoderligt behandlad. I motionen yrkades på en höjning av anslaget till denna verksamhet med 1 milj. kr. Trafikutskottet fann vid sin prövning av motionen att en betydande eftersläpning i medelstildelningen förelåg.

Under höstens budgetarbete borde enligt utskottet en höjning av anslaget övervägas.

Trafiksäkerhetsverket framhåller nu att anslaget varit oförändrat sedan budgetåret 1965/66. Sedan denna tidpunkt har kostnaderna för utförande av ifrågavarande säkerhetsanordningar ökat med ca 55 procent. En uppräknig av anslaget med 2 milj. kr. bör enligt verket ske med hänsyn till dels kostnadsfördyringarna, dels eftersläpningen i utförande av redan beslutade åtgärder, dels det stora behovet av säkerhetsåtgärder vid ytterligare ett flertal korsningar för vilka godkännande ännu inte skett med hänsyn till brist på medel för utförandet. Mot denna bakgrund anser utskottet den av Kungl. Maj:t föreslagna ökningen av anslaget med 500 000 kr. vara helt otillräcklig och tillstyrker i stället yrkandet i motionen 1974:1430, såvitt nu är i fråga, att anslaget höjs med ytterligare 1,5 milj. kr. Yrkandet i motionen 1974:1074 synes därmed också bli tillgodosett, varför någon särskild åtgärd från riksdagens sida i denna del ej synes erforderlig.

dels utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:
att riksdagen

1. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1430, yrkandet 2, till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1974/75 anvisar ett reservationsanslag av 8 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

Särskilt yttrande

vid *punkten 8* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet) beträffande *lotsskyldighet och lotstvang* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anført:

I vpk-motionen 1974:489 framhålls att redan i motionen 1973:1358 (likaledes vpk) yrkades en återgång till tidigare lotsskyldighet, dock med den skillnaden att lots verkligen anlätades och att skyldigheten i fråga om lotsplikt inte stannade vid att endast lotsavgift erlades. Grundtanken är densamma i årets motion: motionärerna anser det vara riktigare att det i princip råder lotsskyldighet för alla fartyg som trafikerar svenska kustvatten, kanaler och insjöar och att vissa undantag från detta utfärdas och preciseras i lots- och fyrkungörelsen. Motionärerna föreslår att riksdagen måtte besluta att hos regeringen hemställa om att förslag härom skyndsamt utarbetas och föreläggs riksdagen.

Utskottet har i sin skrivning anført att Kungl. Maj:t i januari 1974 uppdragit åt sjöfartsverket att skyndsamt slutföra sammanställningen och utvärderingen av erfarenheterna av gällande bestämmelser om skyldighet att anlita lots samt att i anslutning härtill överväga behovet av skärpta bestämmelser. Resultatet av verkets överväganden skall redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet före den 1 april i år. Utskottet framhåller också att det genom sjöfartsverkets försorg gjorts en utredning

som bl. a. behandlar frågan om skärpta bestämmelser beträffande lotsning. Utredningens ståndpunkter torde f. ö. i stor utsträckning överensstämma med vad som framförs i motionen 1974:489. I avvaktan på resultatet av detta utredningsarbete synes någon beställning av ytterligare en utredning inte vara nödvändig. Med tanke på att inte minst starka rederiintressen kan komma att motarbeta en skärpning av lotsbestämmelserna borde emellertid enligt min mening utskottet ha uttalat sig för en utökad lotsskyldighet i enlighet med motionens krav.