

Trafikutskottets betänkande**1978/79: 11**

med anledning av propositionen 1978/79: 100 såvitt avser utgifterna på driftbudgeten för budgetåret 1979/80 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner

Kommunikationsdepartementet m. m.

1. **Kommunikationsdepartementet.** Regeringen har i propositionen 1978/79: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under punkten A 1 (s. 28) föreslagit riksdagen att till Kommunikationsdepartementet för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 12 878 000 kr.

Motionen

I motionen 1978/79: 2133 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3 och 4),

3. att riksdagen beslutar att under A. Kommunikationsdepartementet anvisa 10 000 000 kr. för forskning inom området handikappanpassad kollektivtrafik,

4. att riksdagen uttalar att såväl när det gäller det kortsiktiga som det mer långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken bör handikapporganisationerna tillförsäkras ett reellt inflytande och att det under punkt 3 nämnda forskningsarbetet bör ledas av en styrgrupp där handikapporganisationerna har ett avgörande inflytande.

Utskottet

I motionen 1978/79: 2133 yrkas att riksdagen under särskilt anslag under Kommunikationsdepartementet anvisar ett belopp om 10 000 000 kr. för forskning inom området handikappanpassad kollektivtrafik. Vidare begärs i anslutning härtill att riksdagen uttalar att när det gäller såväl det kortsiktiga som det mera långsiktiga arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken handikapporganisationerna tillförsäkras ett reellt inflytande och att det förut nämnda forskningsarbetet bör ledas av en styrgrupp där handikapporganisationerna har ett avgörande inflytande.

Utskottet kommer framdeles att i ett särskilt betänkande med anledning av propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik jämte motioner även pröva framlagda förslag beträffande handikappanpassad kollektivtrafik. Motionärernas förslag att under Kommunikationsdepartementet m. m. beräkna särskilda medel för forskningsverksamhet har utskottet inte funnit sig kunna biträda. Ej heller anser sig utskottet kunna till-

styrka att riksdagen i sammanhanget gör de uttalanden motionärerna i övrigt föreslagit. Motionen avstyrks därför i här berörda delar.

Utskottet, som finner regeringens anslagsberäkning böra godtas, hemställer följaktligen

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79: 2133, yrkandena 3 och 4, till *Kommunikationsdepartementet* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 12 878 000 kr.

2. **Kommittéer m. m. och Extra utgifter.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna A 2 och A 3 (s. 29) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar

1. till *Kommittéer m. m.* ett reservationsanslag av 6 700 000 kr., varav hälften att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Extra utgifter* ett reservationsanslag av 430 000 kr.

Vägväsendet

3. **Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet.** Före behandlingen av de skilda anslagen har regeringen lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom vägväsendet och över vägverkets anslagsäskanden m. m. (s. 30—76).

Regeringens förslag till medlemsanvisning för budgetåret 1979/80 under de skilda väganslagen m. m. innebär

att till Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter anvisas ett förslagsanslag av 23 590 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 1, s. 67—68),

att till Drift av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 2 235 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 2, s. 69),

att till Byggnad av statliga vägar anvisas ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 3, s. 70),

att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 315 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 4, s. 71),

att till Bidrag till byggnad av kommunala vägar och gator anvisas ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 5, s. 71—72),

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

att till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. anvisas ett reservationsanslag av 198 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 6, s. 72—73),

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

att till Tjänster till utomstående anvisas ett förslagsanslag av 19 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten B 8, s. 74—75),

att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond anvisas ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkten B 9, s. 75—76).

Motionerna

I motionen 1978/79: 325 av Märta Fredrikson m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åtgärder bör vidtas så att vägbanas beläggning utförs med material som underlättar bilkörning i mörker.

I motionen 1978/79: 454 av Gunnar Björk i Gävle (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning av frågan om att ersätta färjan över Dalälven mellan Sundet och Hasselön med en bro.

I motionen 1978/79: 459 av Ingemar Konradsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att vid fördelning av vägenslag, AMS-medel för beredskapsarbeten eller fördelning av extra vägenslag kraven på en upprustning av länsväg 244 tillgodoses.

I motionen 1978/79: 462 av Ivan Svanström och Torsten Gustafsson (båda c) hemställs att riksdagen vid behandling av frågan om vägenslag för nästa budgetår anhåller att regeringen prövar möjligheterna att snarast bygga en betongbro vid Bjursund i Kalmar län och även prövar alternativet att brobygget utförs med stålkonstruktion.

I motionen 1978/79: 527 av Hugo Bengtsson och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att initiativ tas som syftar till att hjälptelefoner uppsätts vid vissa vägar i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motionen 1978/79: 634 av Nils Berndtson m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att i kungörelser rörande statsbidrag till väg- och gatuhållning införs bestämmelser med innebörd att miljöintressena bör tillmätas stor vikt vid statsbidragsgivningen.

I motionen 1978/79: 641 av Gunnar Johansson (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående vikten av att i största möjliga uträkning utnyttja befintliga väggroppar vid projektering av vägar på landsbygden.

I motionen 1978/79: 642 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riks-

dagen hos regeringen hemställer att statens vägverk ges i uppdrag att dels inom Malmöhus och Kristianstads läns vägförvaltningar med bibehållen organisation inleda försöksverksamhet med utbud av tjänster till kommuner och enskilda i enlighet med vad som anförts i motionen, dels vid fördelning av anslag beakta behovet av vägutbyggnader i Skåne som är av största betydelse för sysselsättning och utveckling, dels inrätta ett gemensamt beredskapsorgan på vägdirektörsnivå för samordning av resurser i krissituationer.

I motionen 1978/79: 643 av Rune Jonsson i Husum m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägsituationen i Västernorrlands län bör ägnas positivt beaktande vid fördelning av ordinarie vägmedel för vägbyggande.

I motionen 1978/79: 644 av Alf Lövenborg och Rolf Hagel (båda apk) föreslås

1. att riksdagen till vägväsendet anvisar ytterligare 300 milj. kr. utöver det i budgeten föreslagna beloppet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att planerade personalminskningar inom vägverkets ram icke får verkställas.

I motionen 1978/79: 749 av Ivan Svanström (c) hemställs att riksdagen beträffande bygdevägar som sin mening ger regeringen till känna att sådana endast i undantagsfall får avföras ur allmänt underhåll och framför allt inte i bygder med betydande friluftsliv.

I motionen 1978/79: 944 av Gunnar Björk i Gävle (c) hemställs att riksdagen anhåller att regeringen verkar för att riksväg 80 (Dalagränsen-Edsken) tidigareläggs.

I motionen 1978/79: 948 av Sonja Fredgardh och Stig Josefson (båda c) hemställs att riksdagen beslutar

1. att vid ny- och ombyggnad det befintliga vägnätet bör utnyttjas bättre,
2. att tillräckliga medel bör stå till förfogande inom länen för att förbättra trafiksäkerheten vid vägkorsning och anslutande väg.

I motionen 1978/79: 949 av Märta Fredrikson m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att skyldighet skall föreligga för vägverket att kontakta lantbruksnämnd och skogvårdsstyrelse så snart såväl ny väg skall börja planeras som då en omfattande vägombyggnad skall ske.

I motionen 1978/79: 950 av Anton Fågelsbo m. fl. (c, s, m, fp, vpk) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att spridning av vägsalt bör upphöra.

I motionen 1978/79: 954 av Margot Håkansson m. fl. (fp, s, c, m)

hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att numreringen av "Gröna vägen", förändras så att vägen får samma nummer från Karlskrona till Motala eller eventuellt till Örebro.

I motionen 1978/79: 958 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna för den i motionen föreslagna omläggningen av anslagsgivningen till det enskilda vägnätet och bidragsanslaget för drift av kommunala vägar och gator ingående prövas och redovisas i 1980 års budgetproposition.

I motionen 1978/79: 966 av Arne Persson m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att till beläggning av grusvägar anvisa ett i förhållande till budgetpropositionen med 20 milj. kr. förhöjt anslag upp till 75 milj. kr.

I motionen 1978/79: 1395 av Arne Andersson i Ljung (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande ansvaret för väganslagets fördelning.

I motionen 1978/79: 1398 av Gösta Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3—4) att riksdagen

3. beslutar att 250 milj. kr. överförs från AMS-medel till ordinarie vägbyggnadsanslag,

4. uttalar att avgiftsfinansiering fortlöpande skall prövas i syfte att tidigarelägga planerade större vägbyggnadsprojekt.

I motionen 1978/79: 1403 av Erik Glimnér och Georg Pettersson (båda c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande ersättning för skador som uppkommit genom vägsalt.

I motionen 1978/79: 1404 av Erik Glimnér och Georg Pettersson (båda c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om bekämpning av flyghavre vid våra allmänna vägar.

I motionen 1978/79: 1409 av Erik Johansson i Hållsta och Alfred Håkansson (båda c) hemställs att riksdagen beslutar att det statliga bidraget till byggande och drift av enskilda vägar skall uppgå till 95 % av beräknad kostnad.

I motionen 1978/79: 1416 av Bernt Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära en utredning för att fastställa kapitalförstörelsen storlek med hänsyn till väganslagets avvägning.

I motionen 1978/79: 1430 av Sven Eric Åkerfeldt (c) föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla att sådan provverksamhet med saltfri vinterväghållning som föreslås i motionen initieras.

I motionen 1978/79: 1616 av Georg Danell m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandet 3), att riksdagen hemställer att regeringen inför fördelningen av vägenslag och beredskapsmedel för vägbyggande särskilt beaktar sådana angelägna projekt i Stockholmsregionen som nämns i motionen 1978/79: 1614.

I motionen 1978/79: 1944 av Paul Jansson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna

1. att reservfärjan vid färjeleden Sundsörn—Torsö bibehålls,
2. att minimibesättningen vid färjeleden bör vara två man.

I motionen 1978/79: 1946 av Wiggo Komstedt och Sven-Olof Träff (båda m) hemställs att riksdagen beslutar att ställa ytterligare 264,5 milj. kr. till vägverkets förfogande till driftanslaget.

I motionen 1978/79: 1952 av Martin Olsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att vid fördelning av såväl ordinarie vägenslag som anslag genom AMS Västernorrlands län erhåller en andel som motsvarar länets speciella behov.

I motionen 1978/79: 1958 av Per Stjernström och Nils Åsling (båda c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om fördelningen av vägenslagen.

Utskottet

Den långsiktiga vägplaneringen m. m.

Föredragande statsrådet framhåller vid behandlingen av vägenslagen inledningsvis att det finns ett ömsesidigt beroende såväl mellan vägtrafiken och övriga trafiksektorer som mellan vägtrafiken och andra samhällssektorer. Det är därför viktigt med en god samordning mellan vägplaneringen och övrig samhällsplanering. Förutsättningar härför har skapats genom riksdagens ställningstaganden i fråga om den långsiktiga vägplaneringen (prop. 1977/78: 10, TU 1977/78: 10, rskr 1977/78: 95).

Det beslutade nya systemet för denna långsiktiga planering har prövats för första gången under år 1978. Nya flerårs- och fördelningsplaner har härvid upprättats för den närmaste tioårsperioden 1979—1988.

Utskottet kommer senare under våren att i särskilt betänkande med anledning av den nyligen framlagda trafikpolitiska propositionen (1978/79: 99) närmare behandla däri upptagna frågor om vägplaneringen och den framtida inriktningen av väginvesteringarna samt motionsledes framställda yrkanden härom.

Utskottet finner dock lämpligt att redan i nu förevarande sammanhang ta upp vissa motionsyrkanden berörande frågor om projektering och planering av vägar.

I motionen 1978/79: 949 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att skyldighet skall föreligga för vägverket att kontakta *lantbruksnämnd* och *skogsvårdsstyrelse* såväl när ny väg skall börja planeras som då en omfattande vägbyggnad skall ske.

I sitt betänkande 1976/77: 11 erinrade utskottet med anledning av en då väckt motion i samma ämne att redan genom gällande regler för behandling av vägfrågor närmast berörda myndigheter, näringsgrenar och intressegrupper tillförsäkrats möjligheter att på ett tidigt stadium och ofta *avgörande* sätt göra sina synpunkter gällande i berörda frågor.

Vid utarbetande 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 länsvägsnämnden, med övriga myndigheter vilkas verksamhetsområde berörs av företaget samt med lokala organ och sammanslutningar som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Kommun och känd ägare till varje fastighet som berörs 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. Arbetsplanen 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 godtas av statens vägverk fastställer vägverket planen. I annat fall hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Det är således 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 har sin sträckning fastställd 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.

Under alla skeden av vägplaneringen förekommer alltså med olika berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen. Det system för planeringen av väghållningen, planläggning och projektering, som används av vägverket tillsammans med kommuner och länsstyrelser m. fl. 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 m. m. innebär att erforderlig expertis beträffande trafikfrågorna finns tillgänglig tillsammans med po-

litiker och planerare. Därigenom byggs förutsättningarna upp för en fullständig samhällsplaneringsprocess där väg- och trafikfrågorna bör kunna få en tillfredsställande lösning samtidigt som kommunernas planmonopol ej behöver ifrågasättas.

Enligt vad utskottet erfarit finns också inom varje län en arbetsgrupp med representanter för vägverket och skogsvårdsstyrelserna för överläggningar i vägfrågor. Slutligen må erinras om de förut nämnda besluten beträffande vägplaneringen som fattades vid 1977/78 års riksmöte, varigenom det regionala och lokala inflytandet vid vägplaneringen än mera förstärktes genom bl. a. inrättandet av fasta beredningsgrupper på länsnivå.

Av den lämnade redogörelsen torde framgå att redan på ett tidigt och *förberedande* stadium såväl som under arbetets gång från vägverkets sida kontakter tas med närmast berörda markägare och andra intressenter i dessa frågor. Utskottet, som ånyo vill understryka den stora vikten och angelägenheten av att så sker, kan emellertid mot bakgrund av det anförda inte finna det motiverat att från riksdagens sida nu begära åtgärder av det slag motionärerna förordat. Motionen avstyrks därför.

Vad i det föregående anförts gäller även yrkandena i motionen 1978/79: 641, att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående vikten av att i största möjliga utsträckning utnyttja *befintliga* vägkroppar vid projektering av väg på landsbygden, och i motionen 1978/79: 948 (punkten 1), att riksdagen beslutar att vid ny- och ombyggnad det *befintliga* vägnätet bör utnyttjas bättre.

Frågan om förbättring av befintlig väg torde f. ö. regelmässigt utredas i samband med vägätgärder. Utskottet anser sig vidare kunna utgå från att såväl vägverket som de organ och myndigheter i övrigt som deltar i vägplaneringen beaktar synpunkter av det slag motionärerna anförut rörande skydd av åkermarken m. m. I anslutning härtill må också erinras om de bestämda uttalanden i angivna syfte som av riksdagen vid flera tillfällen under senare år gjorts i samband med behandlingen av jordbruks-, planerings- och vägfrågor (jfr JoU 1975: 2 y, TU 1975: 1 och CU 1975/76: 1).

Statsbidragssystemet för enskild väghållning

Föredraganden redovisar under förevarande punkt också sitt ställningstagande till vissa frågor om den enskilda väghållningen. För att få till stånd ett bidragssystem för enskild väghållning som bättre svarar mot aktuella förhållanden uppdrog Kungl. Maj:t år 1972 åt statens vägverk att göra en översyn av gällande regler för statsbidragsgivningen. Resultatet av översynen — vilken har skett inom en särskild arbetsgrupp (ÖSEV) inom vägverket — har redovisats i december 1975 i betänkandet Översyn av statsbidragssystemet för enskild väghållning. Betänkandet har remissbehandlats.

Inledningsvis har ÖSEV i sitt betänkande framhållit att skäl talar för en total översyn av statsbidrags- och väghållningsfrågorna för de vägar och gator till vilka statsmedel kan tänkas utgå. Väghållningsfrågan har i vissa avseenden behandlats av 1969 års vägutredning samt gatukostnadsutredningen i deras resp. betänkanden (SOU 1977: 12 och SOU 1977: 65) Kommunal och enskild väghållning och Kommunernas gatuhållning, vilka framlades år 1977. I betänkandena föreslås sålunda kommunerna få möjlighet att överta viss del av den enskilda väghållningen samt få rätt att ta ut avgifter för denna väghållning. F. n. bereds dessa betänkanden inom berörda departement. Även om ställningstagandet till förslagen i dessa betänkanden kan komma att påverka bidragsfrågorna för de enskilda vägarna, anser föredraganden att övervägande skäl talar för att redan nu genomföra vissa förändringar i bidragsgivningen med anledning av ÖSEV:s förslag. Den fortsatta beredningen av 1969 års vägutrednings och gatukostnadsutredningens betänkanden sägs få utvisa i vad mån ytterligare förändringar kan vara motiverade.

Bidragsmedlen till enskild väghållning bör enligt ÖSEV även i fortsättningen vara uppdelade i ett byggnads- och ett driftanslag. Driftanslaget föreslås uppdelat i dels årligt driftbidrag som avser barmarks- och vinterväghållning, dels särskilt driftbidrag som avser bl. a. reparationsåtgärder och förnyelse av beläggning samt vissa förrätningskostnader och dels redskapsbidrag.

ÖSEV har vidare utarbetat förslag till regelsystem för bidragsgivningen som innebär att samma regler skall gälla för att bidrag skall utgå oavsett om fråga är om byggande eller drift. Regelsystemet baseras på den enskilda vägens användningssätt, användare och belägenhet. För byggande av enskilda vägar föreslås dessutom att ett särskilt planeringssystem införs i en kommande författning.

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran ÖSEV:s förslag i ovannämnda delar. Även föredraganden tillstyrker i allt väsentligt de förslag som ÖSEV härvidlag lagt fram. Sålunda anser föredraganden att införandet av ett planeringssystem för byggande av enskilda vägar kommer att ge en ökad stadga åt byggnadsverksamheten. Att låta samma regelsystem för bidragsgivningen gälla för byggande och drift medför vidare en inte oväsentlig förenkling av bidragsverksamheten samtidigt som en ökad förståelse av grunderna för denna erhålls hos de enskilda väghållarna. I samband med redovisningen av regelsystemet har ÖSEV också angett efter vilken angelägenhetsordning behoven av statsbidrag i stort bör tillgodoses för olika typer av vägar. Föredraganden anser emellertid inte att man generellt kan ställa upp en prioritetsordning av olika vägtyper på det sätt som därvid skett. Även om det i första hand torde ligga i samhällets intresse att värna om de enskilda vägar som har betydelse som utfarts- och uppsamlingsvägar för fast boende kan det finnas enskilda vägar av betydelse för näringslivet och det rörliga friluftslivet som kan

vara väl så väsentliga när det gäller statsbidrag till väghållningen. Statsbidragsgivningen anses därför böra prövas i varje enskilt fall mot bakgrund av den betydelse som aktuell vägförbindelse har eller kan få. Utskottet delar denna uppfattning.

Föredraganden förklarar sig inte beredd att i enlighet med ÖSEV:s förslag förorda en höjning med fem procentenheter av statsbidraget till enskild väghållning. För att en höjning av bidragsprocenten enligt förslaget skall vara möjlig inom givna anslagsramar krävs nämligen i princip att en tredjedel av de vägar som nu uppbär 70 % i statsbidrag får detta bidrag sänkt till 60 %. Härvid skulle framför allt glesbygdsvägarna drabbas, dvs. de vägar där det allmänna intresset är mindre klart uttalat. Sammantaget skulle därvid ÖSEV:s förslag, under förutsättning av givna anslagsramar, kunna medföra en omfördelning av anslagen från landsbygd till tätort. En sådan omfördelning skulle enligt föredragandens mening strida mot den grundläggande tanken bakom den statliga bidragsgivningen till enskilda vägar.

Föredraganden förklarar sig vidare dela den uppfattning som framförts av ÖSEV och i flertalet remissyttranden att ett bidrag till marklösenkostnaden m. m. i många fall skulle underlätta vägbyggandet. För att inte ett sådant bidrag i alltför hög grad skall minska ett givet anslagsutrymme för byggande av väg anses emellertid att bidrag enbart bör utgå då synnerliga skäl härför föreligger. Skälig ersättning för marklösen m. m. bör således utgå då marklösenkostnaderna är betydande med hänsyn till berörda fastigheters ekonomiska bärkraft.

I likhet med ÖSEV och flertalet remissinstanser finner föredraganden att kostnaden för lagakraftigande förrättning skall kunna räknas in i kostnaden för ett vägobjekt.

ÖSEV har vidare i sitt betänkande föreslagit att statsbidrag skall kunna utgå för förrättningskostnad i samband med sammanslagning av mindre väghållningsenheter till ett större väghållningsområde. Enligt ÖSEV skulle ett sådant bidrag kunna medföra att en rationellare väghållning skapades. Övervägande skäl anses också av föredraganden tala för att statsbidrag bör utgå för detta ändamål.

Vad slutligen avser förrättningskostnader i samband med att väg dras in från allmänt underhåll samt att förrättning krävs för att erhålla en ordnad framtida väghållning har ÖSEV föreslagit att statsbidrag i sådana fall bör utgå med 90 % av kostnaderna. Föredraganden är av den uppfattningen att en fastighetsägare vid indragning av allmän väg rimligen inte bör belastas med förrättningskostnader som kan uppkomma om vägen skall ligga kvar som enskild. Även statens agerande i samband med indragning av allmän väg skulle säkerligen i många fall underlättas om kostnader för en ev. förrättning inte skall bestridas av fastighetsägarna. Mot bakgrund av vad som framhållits i remissyttrandena anses frågan böra lösas på så sätt att staten regelmässigt bestrider skäliga förrättnings-

kostnader i samband med överföring av allmän väg till enskild. Utformningen av ett sådant förslag anses böra närmare övervägas i samband men den fortsatta beredningen av 1969 års vägutrednings betänkande.

Kostnaderna för de angivna förslagen beträffande en utvidgad statsbidragsgivning till marklösen- och förrättningskostnader har beräknats till sammanlagt ca 4 milj. kr. per år.

Utskottet har tidigare vid flera tillfällen (jfr TU 1975/76: 11) understrukt att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet och finner det därför tillfredsställande att förslag i ämnet nu framlagts. Förslagen är också enligt utskottets mening väl ägnade att läggas till grund för beslut i frågan.

Med anledning av propositionens förslag i berörda delar begärs i motionen 1978/79: 1409 att riksdagen beslutar att det statliga bidraget till byggande och drift av enskilda vägar skall uppgå till 95 % av beräknad kostnad. Enligt motionärerna bör nämligen bidraget täcka lika stor andel av kostnaderna som bidraget till kommunala vägar och gator gör.

Utskottet har vid sin prövning av frågan funnit sig böra godta regeringens förslag och vill därvid hänvisa till vad föredraganden anfört om vikten av att glesbygdsvägarna inte missgynnas. F. ö. må erinras om att de av motionärerna nämnda 95-procentiga bidragen till kommunal väghållning i princip gäller sådana vägar som har samma funktion som de allmänna vägarna, medan inga eller i vart fall obetydliga bidrag utgår till övriga kommunvägar.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionen i fråga.

Regeringens förslag till bidragssystemets utformning i övrigt synes också väl tillgodose de önskemål härom som under en rad av år motionsledes framförts samt riksdagens med anledning härav gjorda uttalanden. Utskottet tillstyrker därför förslagen.

Anslags- och bidragsfrågor

I propositionen erinras om att väganlagen på driftbudgeten i föregående års budgetproposition beräknades till sammanlagt 3 853 milj. kr. för budgetåret 1978/79. På kapitalbudgeten beräknades investeringsanslaget Statens vägverks förrådsfond: Vägmaskiner m. m. till 108,4 milj. kr. På tilläggsbudget I för budgetåret 1978/79 har beräknats 238,5 milj. kr. under anslaget Byggande av statliga vägar och 12 milj. kr. under anslaget Bidrag till byggande av enskilda vägar för sysselsättningsskapande vägbyggnadsarbeten. På kapitalbudgeten har samtidigt beräknats 37 milj. kr. under förrådsfonden för tidigareläggning av sysselsättningsskapande investeringar i vägstationer. På tilläggsbudget II för budgetåret 1978/79 beräknas 130 milj. kr. för utförande av Stallbackabron vid Trollhättan som stålbro. Samtliga medel har numera beviljats. Regeringen har vidare den

7 december 1978 anvisat ytterligare 60 milj. kr. för sysselsättningskappande väginvesteringar.

Bygandet av mellanriksvägen Kiruna—Narvik påbörjades under hösten 1977. På tilläggsbudget III för budgetåret 1977/78 har beviljats 303,1 milj. kr. under anslaget Byggnad av mellanriksvägen Kiruna—Narvik. På tilläggsbudget II för budgetåret 1978/79 beräknas 9 milj. kr. under anslaget för vissa fördyringar till följd av regeringens beslut den 24 augusti 1978 att inte medge grustäkt vid Pessinenjokk. Anslaget har numera beviljats.

För väganlagen under nästa budgetår beräknar föredraganden ca 4 071 milj. kr.

I motionen 1978/79: 1398 (punkten 3) yrkas med anledning härav att riksdagen beslutar överföra 250 milj. kr. från *AMS-medel* till ordinarie vägbyggnadsanslag.

Utskottet är för sin del väl medvetet om de i förhållande till de angelägna behoven knappa resurserna för vägväsendets del. De svårigheter i ekonomiskt planeringshänseende m. m. som den nuvarande ordningen med begränsade ordinarie investeringsmedel och relativt stora insatser på beredskapssidan medfört är också betydande. Ett överförande av *AMS-medel* till ordinarie investeringsmedel framstår därför i och för sig som välmotiverat.

Stor vikt måste dock fästas vid möjligheterna för statsmakterna att i nuvarande ekonomiska läge och arbetsmarknadsförhållanden kunna göra stora och omedelbara insatser på beredskapssidan. Medelsanvisningen för *AMS-arbeten* blir därvid med nödvändighet främst arbetsmarknadspolitiskt betingad.

Mot bakgrund av anförda förhållanden har utskottet inte funnit sig berett att f. n. göra en annan bedömning i frågan än regeringen. Utskottet, som därför avstyrker motionsyrkandet, förutsätter dock att i samband med regeringens fortlöpande prövning av budgetfrågorna även överväganden av de slag som i motionen aktualiserats snarast kommer till stånd så att förslag i ämnet kan läggas fram i nästkommande års budgetproposition.

I motionen 1978/79: 1416 hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning för att fastställa *kapitalförstörelsen* storlek med hänsyn till väganlagens avvägning. Motionärerna framhåller därvid bl. a. att det — för att få underlag för en bättre planering av främst underhållsarbetena på vägnätet — vore önskvärt med en undersökning och redovisning av konsekvenserna av nuvarande anslagstilldelning till vägverket.

Utskottet vill med anledning härav framhålla att inom verket sedan länge pågått ett omfattande utredningsarbete för att dels undersöka vilka effekter som följer av lägre väganlag, dels ge underlag för avvägningar mellan olika väghållningsåtgärder vid skilda resursramar. Uppgifter här-

om lämnas också fortlöpande i verkets anslagsframställningar och i resp. budgetproposition. Inte minst den senast fastställda Femårsplan Drift 1979—1983 belyser sålunda frågan om nödvändiga åtgärder för vidmakthållande av det befintliga vägkapitalet m. m.

Då motionärernas önskemål följaktligen redan synes tillgodosett avstyrks utredningsyrkandet.

Vid sin behandling av frågan om medelstildelningen till väg- och gatubyggandet redogör föredraganden bl. a. för det ungefärliga utfallet av investeringarna inom denna sektor under perioden 1973—1977 samt de beräknade kostnaderna under åren 1978 och 1979. Vidare erinras om de angelägna behov av olika driftåtgärder som föreligger på det statliga vägnätet.

För innevarande budgetår uppgår anslaget *Drift av statliga vägar* till 2 045 milj. kr. Ökade medel bör enligt föredraganden för nästa budgetår (avseende kalenderåret 1980) ställas till förfogande under anslaget. En höjning av detsamma med 190 milj. kr. i förhållande till det i riksstaten för budgetåret 1978/79 anvisade beloppet föreslås därför. Totalt skulle därmed för detta ändamål disponeras ca 2 235 milj. kr.

Inom denna ram, som enligt propositionen är något högre än vägverkets besparingsalternativ, sägs kostnadsökningar på grund av vägnätsförändringar, trafikökning samt arbetsmiljöåtgärder få täckas av rationaliseringar. Föredraganden bedömer det vidare som nödvändigt att fortsätta den påbörjade rationaliseringen av den lokala organisationen. Vidare räknar föredraganden med att den nuvarande servicenivån kan upprätthållas liksom att insatserna avseende underhålls- och förbättringsarbeten i stort sett motsvarar 1979 års nivå.

Med anledning av regeringens förslag yrkas i motionen 1978/79: 644 (punkten 1) att riksdagen till vägväsendet anvisar ytterligare 300 milj. kr. Den av motionärerna föreslagna anslagshöjningen torde avse driftanslaget. I motionen 1978/79: 966 begärs att riksdagen beslutar att till beläggning av grusvägar anvisa ett i förhållande till budgetpropositionen med 20 milj. kr. förhöjt anslag. I motionen 1978/79: 1946 slutligen begärs att riksdagen beslutar ställa ytterligare 264,5 milj. kr. till vägverkets förfogande under driftanslaget.

Utskottet har vid sin prövning av anslagsfrågan funnit sig — med beaktande inte minst av den restriktivitet i fråga om ökade utgifter som i rådande budgetläge oundgängligen erfordras — böra godta regeringens förslag och avstyrker därför motionerna i fråga.

Ej heller anser sig utskottet kunna biträda yrkandet i motionen 1978/79: 644 (punkten 2) att riksdagen skall uttala att planerade *personalminskningar* inom vägverkets ram ej får verkställas. I likhet med föredragande statsrådet bedömer utskottet det nämligen som nödvändigt att vägverket fortsätter rationaliseringen av sin organisation. Utskottet förutsätter dock att personalminskningar i möjligaste mån begränsas samt om de visar sig ofrånkomliga sker genom s. k. naturlig avgång.

Under hänvisning till det anförda avstyrks motionen även i denna del.

I motionen 1978/79: 749 hemställs att riksdagen beträffande *bygdevägar* uttalar att sådana endast i undantagsfall får avföras ur allmänt underhåll och framför allt inte i bygder med betydande friluftsliv.

Såsom utskottet under en rad av år och senast vid 1977/78 års riksmöte framhållit (TU 1977/78: 11) regleras emellertid frågan om indragning av allmän väg och förutsättningarna härför i väglagen (1971: 948). Bestämmelserna i den till väglagen anslutande vägkungörelsen (1971: 954) innebär att länsstyrelsens uppfattning i en indragningsfråga ges stor vikt. Av vägverkets i olika sammanhang tidigare gjorda uttalanden framgår vidare att indragningsärendena handläggs under stor hänsyn till förhållandena i de enskilda fallen och att indragningar sker endast då vägande skäl föreligger. Utskottet utgår också från att så är förhållandet men vill i sammanhanget ånyo understryka den stora vikten av att härmed sammanhängande frågor får en för närmast berörda kommuners och övriga vägintressenters del tillfredsställande lösning. I sammanhanget må även framhållas att staten, såsom förut nämnts, framdeles kommer att bestrida förrättningskostnaderna i samband med överföring av allmän väg till enskild. Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i fråga.

Anslaget *Byggande av statliga vägar* uppgår för innevarande år till 900 milj. kr. På tilläggsbudget I för budgetåret 1978/79 har anvisats 238,5 milj. kr. avseende sysselsättningskapande vägbyggnadsarbeten. På tilläggsbudget II för budgetåret 1978/79 föreslås ytterligare 130 milj. kr. för utförande av Stallbackabron. Medlen har numera beviljats. Regeringen har vidare genom beslut den 7 december 1978 föreskrivit att vägverket får bedriva ytterligare vägbyggnadsarbeten i sysselsättningsfrämjande syfte för 60 milj. kr. Vägverket disponerar därmed under anslaget för år 1979 sammanlagt (900 + 238,5 + 130 + 60) 1 328,5 milj. kr.

På tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 har regeringen vidare föreslagit en höjning av ramen för beredskapsarbeten på vägar med 200 milj. kr. till 400 milj. kr. under innevarande budgetår, vilken numera beviljats.

De väsentliga medelstillskott till byggande av statliga vägar som sålunda redovisats innebär enligt föredraganden att ett relativt stort antal projekt som ingår i det ordinarie byggnadsprogrammet kan tidigareläggas. Den därmed ändrade finansieringsformen möjliggör att andra angelägna vägbyggnadsprojekt kan påskyndas med ordinarie anslagsmedel. Med hänsyn härtill förordas att anslaget för år 1980 tas upp med oförändrat 900 milj. kr. Utskottet tillstyrker att så sker.

Regeringens förslag beträffande den kommunala väghållningen tillstyrks också av utskottet. Detta innebär att anslaget *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* för nästa budgetår höjs med 3 milj. kr. till 315 milj. kr.

I motionen 1978/79: 958 yrkas att riksdagen vid behandlingen av budgetpropositionens förslag som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna för den i motionen föreslagna *anslagsomläggningen* på bl. a. förevarande område ingående prövas och redovisas i 1980 års budgetproposition. Förslaget innebär att anslagen för Bidrag till drift av kommunala vägar och gator och för enskilda vägar m. m. ändras till att i sin helhet avse kalenderåret efter det att riksdagen beviljar anslagen i likhet med vad som gäller för vägverkets övriga anslag inom driftbudgeten. Motionärerna hänvisar därvid till de förslag härom som under en följd av år lagts fram av vägverket.

Redan vid sin behandling av motioner i samma ämne vid 1977/78 års riksmöte (TU 1977/78: 11, rskr 1977/78: 183) fann utskottet det vara av vikt att en förändring i anslagsgivningen i den riktning motionärerna då angivit kommer till stånd. Utskottet förutsatte därför att möjligheterna för en sådan förändring — ev. etappvis — ingående prövas i samband med den årliga budgetbehandling som sker inom regeringens kansli.

Utskottet, som alltjämt finner en anslagsomläggning önskvärd, förutsätter därför att den föreslagna omprövningen nu sker samt att resultatet härav redovisas i nästkommande års budgetproposition.

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

Anslaget *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* tas för nästa budgetår upp med ett oförändrat belopp av 350 milj. kr. Enligt vad föredraganden anför är det numera — till följd av ett förbättrat projekteringsläge bland kommunerna — möjligt att tidigarelägga byggandet av vissa kommunala vägar och gator av sysselsättningsskäl. Därigenom kan en viss avlastning ske av fördelningsplanen.

Anslaget *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* höjdes för innevarande budgetår med 40,8 milj. kr. till 176,5 milj. kr. För nästa budgetår bör i enlighet med föredragandens förslag anvisas 198,5 milj. kr., dvs. en ökning med 22,0 milj. kr. Med den sålunda förordade medelsanvisningen beräknas bidrag kunna lämnas till — utöver de vägar som redan uppbär bidrag — såväl nya vägar som vissa istandsättningsarbeten på vägar som redan uppbär statsbidrag till barmarksunderhåll och vinterväghållning.

Till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* förordas ett oförändrat anslag av 30 milj. kr., varvid bör beaktas att 12 milj. kr. anvisats på tilläggsbudget I för budgetåret 1978/79 för sysselsättningsskapande väg- och brobyggnadsarbeten på det enskilda vägnätet. Utskottet tillstyrker förslaget.

De i propositionen under här förevarande punkter i övrigt framlagda anslagsberäkningarna har inte gett utskottet anledning till erinran. Detta innebär även att kostnadsramarna för år 1980 för anslagen Drift av statliga vägar resp. Byggande av statliga vägar i princip bestäms till samma belopp som anslagen. Det bör vidare ingå i regeringens befogenheter att — i den mån arbetsmarknadsläget, kravet på en ändamålsenlig planering av verksamheten eller andra särskilda skäl motiverar det —

bemyndiga vägverket att under åren 1979 resp. 1980 jämka de föreskrivna kostnadsramarna för dessa år, t. ex. genom att under andra halvåret 1979 i förväg ta i anspråk behövliga belopp av de medel under de kalenderårsberäknade anslagen som anvisas för verksamhetsåret 1980.

De sammanlagda utgifterna under de olika väganlagen m. m. för budgetåret 1979/80 uppgår enligt föredragandens beräkningar till 4 071 milj. kr. För trafiksäkerhet och vissa bidrag m. m. beräknas under andra anslag inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde sammanlagt ca 261 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedlen. Därjämte föreslås att ca 1 117 milj. kr. inom justitie-, utbildnings-, jordbruks- och arbetsmarknadsdepartementens verksamhetsområden likaledes skall avräknas mot nämnda medel.

Det *totalbelopp* som avses skola täckas av automobilskattemedlen skulle därmed uppgå till sammanlagt (4 071 + 261 + 1 117) 5 449 milj. kr. I förhållande till motsvarande, på statsbudgeten för innevarande budgetår uppförda, anslag innebär detta en ökning med ca 450 milj. kr. Då inkomsterna av automobilskattemedlen beräknas till ca 6 716 milj. kr. skulle överskottet på automobilskattemedlens specialbudget, där behållningen per den 30 juni 1978 uppgick till ca 2 943,0 milj. kr., komma att under budgetåret öka med ca 1 267 milj. kr.

Motionsyrkanden beträffande flerårsplaner m. m.

I motionen 1978/79: 459 hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att vid fördelningen av väganslag, AMS-medel för beredskapsarbeten eller fördelning av extra väganslag kraven på en upprustning av *länsväg 244* tillgodoses. I motionen 1978/79: 643 föreslås att riksdagen ger regeringen till känna att vägsituationen i *Västernorrlands län* bör ägnas positivt beaktande vid fördelning av ordinarie medel för vägbyggande. I motionen 1978/79: 1952 hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att vid fördelning av såväl ordinarie väganslag som anslag genom AMS *Västernorrlands län* erhåller en andel som motsvarar länets speciella behov. I motionen 1978/79: 1616 (punkten 3) begärs att riksdagen hemställer att regeringen inför fördelningen av väganslag och beredskapsmedel för vägbyggande särskilt beaktar sådana angelägna projekt i *Stockholmsregionen*, som nämns i motionen 1978/79: 1614. I motionen 1978/79: 1958 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om fördelningen av väganlagen, innebärande att större hänsyn skall tas till de besvärliga markförhållanden m. m. som råder i *Jämtlands* och *Västernorrlands län*.

Utskottet är för sin del övertygat om att vägande skäl kan anföras till stöd för samtliga nu berörda yrkanden. Frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar regleras emellertid genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som på riksstaten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tagas till vägbehoven i olika delar av riket. Utskottet förutsätter att så sker samt att därvid kraven på en likformig bärighetsstandard för landets olika

delar än mer beaktas. De för väg- och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser samt vissa andra föreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom revideras mellan de normala revideringstillfällena. 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. Som förut nämnts har f. ö. år 1978 en revidering skett av de tidigare flerårs- och fördelningsplanerna och nya planer avseende perioden 1979—1988 upprättats.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med den centrala fackmyndigheten uppställt. Fr. o. m. år 1978 har f. ö. länsstyrelserna bemyndigande att fastställa de nya flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I anslutning härtill må också erinras om den stora flexibilitet som kännetecknar vägplaneringen. I fråga om anslag för vägbyggnader som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårs- och långtidsplanerna. Dock bör projekt som redan påbörjats med anlitande av beredskapsmedel fullföljas.

Under hänvisning till vad utskottet i nu berörda planerings- och anslagsfrågor anfört och då även de av motionärerna aktualiserade projekten m. m. enligt utskottets uppfattning bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen avstyrks de nämnda motionsyrkandena.

Av samma skäl avstyrker utskottet motionerna 1978/79: 454 om en *bro över Dalälven*, 1978/79: 944 om tidigareläggning av *väg 80* mellan Dalagränsen och Edsken, 1978/79: 462 om en *bro vid Bjursund* i Kalmar län och 1978/79: 642 om vägutbyggnader i *Skåne*. I sistnämnda fall vill utskottet f. ö. erinra om att regeringen nyligen beslutat anslå 53 milj. kr. för angelägna vägbyggen i Malmöhus län.

I förevarande sammanhang må också nämnas att enligt de direktiv som utfärdades för upprättandet av de nya flerårs- och fördelningsplanerna en samhällsekonomisk angelägenhetsgradering av väg- och gatubyggnadsföretagen skulle vara vägledande. Särskilt skulle därvid beaktas sambandet mellan vägplanering, regional trafikplanering, länsplanering och fysisk samhällsplanering. Åtgärder som kunde antas höja trafiksäkerheten skulle ges hög prioritet och även förslag till mindre omfattande åtgärder i detta syfte ingående prövas.

Samtidigt som de nya planerna upprättats har vidare särskilda förteck-

ningar tagits fram över vägobjekt som är lämpliga att utföras dels som förbättringsarbeten med vägverkets driftmedel, dels som beredskapsarbeten.

I motionen 1978/79: 642 begärs vidare att vägverket får i uppdrag att inom Malmöhus och Kristianstads län låta vägförvaltningarna med bibehållen organisation inleda försöksverksamhet med *utbud av tjänster* till kommuner och enskilda. Skåne bör härvidlag enligt motionärerna utgöra ett lämpligt försöksområde.

En verksamhet av det slag motionärerna därvid avser har sedan länge förekommit inom olika delar av landet och även i Skåne. Någon särskild försöksverksamhet torde sålunda inte erfordras. Utskottet förutsätter för sin del att en samverkan av angivet slag vidareutvecklas i den mån förutsättningar härför föreligger och resp. väghållare finner det förenligt med sina intressen. Under hänvisning härtill avstyrks motionen i denna del.

I samma motion begärs slutligen att ett gemensamt *beredskapsorgan* på vägdirektörsnivå inrättas för samordning av resurser i krissituationer. Enligt vad utskottet erfarit finns redan ett samarbete härvidlag de båda vägförvaltningarna emellan. Utskottet vill också erinra om den planering och samordning av samtliga resurser som vid krissituationer av det slag motionärerna berört sker genom vederbörande länsstyrelses försorg. Därast behov av en institutionalisering av vägförvaltningarnas verksamhet på detta område verkligen skulle föreligga, förutsätter utskottet att närmast berörda myndigheter tar initiativ härtill. Motionen avstyrks följaktligen även i nu berörda del.

Av samma skäl som tidigare anförts beträffande planering av vägar, fastställelse av flerårsplaner och fördelning av vägmedlen, m. m. avstyrks yrkandena i motionerna 1978/79: 1395 om större *regionalt ansvar* för väkanslagens fördelning och 1978/79: 948 (punkten 2) om beslut av riksdagen att tillräckliga medel skall stå till förfogande inom länen för förbättring av trafiksäkerheten vid *vägmörning* och anslutande väg.

I motionen 1978/79: 634 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att i kungörelser rörande statsbidrag till väg- och gatuhållning bör införas bestämmelser med innebörd att *miljöintressena* bör tillmätas stor vikt vid statsbidragsgivningen.

I ett av kommunikationsministern i oktober 1978 i riksdagen lämnat svar på framställd fråga i ämnet erinras om att statsbidrag till kommuner för byggande av vägar och gator utgår enligt bestämmelserna i kungörelsen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner. De villkor som i kungörelsen uppställs för bidrag grundar sig på riktlinjer som har godkänts av riksdagen. Statsbidrag utgår enligt fastställd fördelningsplan. I fördelningsplan upptas i princip endast väg- och gatuobjekt som ingår som viktiga delar i trafikledsplaner, vilka antagits av resp. kommuner.

Genom denna praxis säkras att berörda objekt kan ges en riktig utformning med hänsyn till kommunens övriga planering.

Resp. kommun utarbetar sedan arbetsplan för väg- och gatuobjekt som är upptagna i fördelningsplan. Innan detta sker läggs normalt stadsplan för området enligt bestämmelserna i byggnadslagen. Kommunerna har därvid som bekant planmonopol enligt byggnadslagen.

Utskottet delar kommunikationsministerns i anslutning härtill gjorda uttalande att statsbidragsgivningen inte hindrar kommunerna att hävda miljöintressena. Ytterligare överväganden pågår f. ö. i utredningssammanhang om bl. a. vägtrafiken och miljön. Under hänvisning härtill föreligger enligt utskottets uppfattning inte nu något behov av att från riksdagens sida begära åtgärder av det slag motionärerna yrkat. Motionen avstyrks följaktligen.

I motionen 1978/79: 1398 (punkten 4) yrkas att riksdagen uttalar att *avgiftsfinansiering* fortlöpande skall prövas i syfte att tidigarelägga planerade större vägbyggnadsprojekt.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att vägverket i en utredning för några år sedan klart deklarerat att något underlag för avgiftsfinansiering av vägar i vårt land inte föreligger. Bl. a. konstaterades därvid att en total finansiering av exempelvis motorvägsutbyggnader skulle kräva väsentligt större trafikmängder än vad som förekommer på de landsbygdsavsnitt som vore aktuella i Sverige.

Ytterligare en utredning i ämnet har inom verket nyligen slutförts och överlämnats till kommunikationsdepartementet. I denna konstateras bl. a. att endast med maximalt gynnsamma antaganden om restidsvinster, betalningsvillighet och kostnader för avgiftsupptagning vissa särskilt studerade vägobjekt kan tidigareläggas genom avgiftsfinansiering under begränsad tid. Vid mer realistiska antaganden anses ringa möjligheter föreligga att inom aktuella tidsperioder finansiera en tidigareläggning enbart genom avgiftsupptagning.

Kommunikationsministern har också som svar på en i riksdagen framställd fråga i ämnet förklarat sig inte ha för avsikt att inom en snar framtid på grundval av förslaget föreslå riksdagen att införa ett tullvägssystem i vårt land.

Utskottet finner för sin del kommunikationsministerns ställningstagande välmotiverat och vill i sammanhanget erinra om att också riksdagen sedan länge avvisat motionsledes framförda förslag om införande av avgiftsfinansiering av väg- och brobyggen. Under hänvisning jämväl härtill och då utskottet inte finner något ändrat ställningstagande härvidlag från riksdagens sida nu påkallat avstyrks motionsyrkandet i fråga.

I motionen 1978/79: 1944 hemställs att riksdagen som sin mening ger riksdagen till känna att reservfärjan vid färjeleden *Sundsörn—Torsö* bör bibehållas samt att minimibesättningen vid färjeleden bör vara två man.

I motionen erinras bl. a. om det svar beträffande reservfärjans behållande som i riksdagen lämnats av kommunikationsministern och som bl. a. innebar att reservfärjan t. v. skulle behållas.

Enligt motionärernas mening riskerar man att med planerade åtgärder för färjförbindelsen i fråga få betydligt försämrade trafikservice i det berörda området. Om reservfärjan försvinner och den ordinarie färjan drabbas av driftstörningar i någon form, kan detta sålunda få allvarliga konsekvenser för närmast berörda befolkning.

Utskottet finner det för sin del och i likhet med motionärerna i hög grad angeläget att de i motionen upptagna frågorna får en fullt tillfredsställande lösning samt att någon försämring av trafikservicen inte sker.

Under hänvisning härtill och då utskottet anser sig kunna utgå från att vägverket vid prövningen av frågorna härom vederbörligen beaktar omständigheterna i fallet finner utskottet någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej nu erforderlig. Motionen avstyrks därför.

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

I motionen 1978/79: 950 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att spridning av vägsalt bör upphöra. Vidare begärs i motionen 1978/79: 1430 att riksdagen hos regeringen anhåller att sådan provverksamhet med *saltfri* väghållning som föreslås i motionen initieras.

Utskottet vill med anledning härav hänvisa till innehållet i ett av kommunikationsministern nyligen i riksdagen avgivet svar på framställd fråga i ämnet. I svaret framhålls inledningsvis att snö- och isväglag innebär en kraftigt försämrade trafiksäkerhet och dessutom påverkar framkomligheten. Mot halka används i dag två metoder, sandning och saltning. Strösaltning tillsammans med borttagande av snömodd syftar till att göra vägen snö- och isfri och kan även användas i förebyggande syfte. Sandningen däremot minskar endast obetydligt halkan på en redan snö- eller isbelagd körbana. Sandning används på de lågtrafikerade vägarna, dvs. vägar med mindre än 1 500 fordon per dygn. I avvägningen mellan de olika metoderna har man tagit hänsyn till såväl miljöaspekter som kostnaderna för väghållare och trafikanternas krav på framkomlighet och säkerhet.

Forskningen beträffande sandningen har vidare enligt kommunikationsministern visat att sanden endast obetydligt ökar friktionen och att verkan är kortvarig. Redan när 300 fordon har passerat har sanden kastats bort och friktionen är åter den ursprungliga. Sandning efter vart 300:e fordon skulle innebära en mycket kraftig ökning av sandförbrukningen och därmed av kostnaderna. Eftersom salt måste blandas in i sanden för att bl. a. förbättra vidhäftningen på vägbanan, skulle en övergång till enbart sandning dessutom innebära en ökad saltförbrukning.

För att halkbekämpningsmetoderna i framtiden skall kunna förbättras pågår ytterligare forskning om halkproblemet. Trafiksäkerheten och

framkomligheten vintertid är beroende av ett komplicerat samspel mellan trafikanternas beteende och effekten av olika väghållningsåtgärder. På uppdrag av vägverket kommer statens väg- och trafikinstitut att studera trafikanternas beteende samt säkerhets- och framkomlighetsproblem vid olika trafikförhållanden och vid användning av olika halkbekämpningsmetoder. Även saltets inverkan på miljö och korrosion kommer att undersökas.

Av dessa skäl anser kommunikationsministern inte att någon förändring av användningen av salt i vinterväghållningen f. n. bör ske.

Utskottet, som delar denna uppfattning, anser också resultatet av undersökningarna böra avvaktas och avstyrker därför motionsyrkandena i fråga.

I motionen 1978/79: 1403 begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande ersättning för *skador* som uppkommit genom vägsalt. Några särskilda uttalanden från riksdagens sida av den art motionärerna föreslagit synes emellertid inte påkallade. Enligt vad utskottet erfarit betalas nämligen redan nu ut ersättningar av sådant slag efter hänvändelse till vederbörande vägförvaltning och prövning i sedvanlig ordning av de framförda ersättningskraven. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1978/79: 1404 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bekämpning av *flyghavre* vid våra allmänna vägar.

Motionärerna erinrar om att ägare till eller nyttjanderättsinnehavare av fastighet enligt gällande bestämmelser är skyldig att vidta bekämpningsåtgärder mot flyghavre. Väsentligt är enligt motionärerna att vägverket här aktivt medverkar i kampen mot detta ogräs samt att bekämpningsåtgärder genom verkets försorg bl. a. i form av slätter av slänter och vägkanter sker vid tidigare tidpunkt på året än vad som nu i många fall sker.

Utskottet finner det i likhet med motionärerna vara angeläget att även vägverket följer gällande bestämmelser på området och förutsätter givetvis att så sker. Enligt vad utskottet inhämtat förekommer också inom närmast berörda regioner av bl. a. trafiksäkerhetsskäl slätter av slänter och vägkanter två gånger under sommarperioden. Sådan slätter kan på de av motionärerna angivna skälen tidigareläggas och så uppges även emellanåt ske. Också de av motionärerna i övrigt angivna åtgärderna vidtas vid behov.

Under hänvisning härtill finner utskottet något särskilt uttalande i frågan från riksdagens sida ej vara påkallat och avstyrker därför motionen.

I motionen 1978/79: 325 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åtgärder bör vidtas så att vägbanans *beläggning* utförs med material som underlättar bilkörning i mörker.

Enligt vad utskottet erfarit syftar vägverkets femårsplan för driftverk-

samheten 1978—1983 till att så långt som möjligt vidmakthålla det belagda vägnätet och tillgodose trafiksäkerhetskraven. I stor utsträckning avser åtgärderna enligt uppgift vissa beläggningsjusteringar, medan nya hela slitlager läggs med större tidsintervall. På vägar med låg och måttlig trafik utförs ytbehandlingar i stället för asfaltlager. Ytbehandlingarna, som utförs på vägar med upp till 5 000 fordon per dygn, innebär att stenmaterial fästs på vägbanan med ett asfaltbindemedel. Härigenom erhålls en beläggning med både ljus och grov ytstruktur. Beläggnings-typen innebär alltså stora fördelar vid körning i mörker och regnväder. Försök anges pågå med ytbehandlingar även på vägar med betydligt högre trafik än 5 000 fordon per dygn.

För att ge trafikanterna god optisk vägledning på asfaltbelagda vägar har vägverket satsat på förbättrade vägmarkeringar. Försök pågår dessutom med vägkantsreflektorer, som provats under ett antal vintersäsonger för att utröna deras trafiksäkerhetseffekt. På försökssträckorna har enligt uppgift uppnåtts en betydande olycksreduktion. Verkets avsikt är därför att under en treårsperiod förse de vägar som normalt halkbekämpas med kemiska metoder med vägkantsreflektorer.

Som av det anförda framgår har de av motionärerna aktualiserade frågorna redan uppmärksammats av vägverket. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att verket även framdeles i mån av tekniska och ekonomiska möjligheter vidtar åtgärder i angivet syfte avstyrks motionen i fråga.

I motionen 1978/79: 527 hemställs att riksdagen hos regeringen begär att initiativ tas som syftar till att *hjälptelefoner* uppsätts vid vissa vägar i enlighet med vad som i motionen anförts.

Enligt vad utskottet erfarit har inom Nordiska Vägtekniska Förbundet (NVF) ett förslag utarbetats till enhetlig utformning av hjälptelefonsystem, speciellt i fråga om de delar av systemet som trafikanterna kommer i kontakt med.

I förslaget har enligt uppgift fastslagits att de nordiska länderna, av bl. a. ekonomiska skäl, i fortsättningen bör använda sig av ett hjälp-system där kontakten mellan den nödställda och "larmcentralen" sker muntligt (talande system). Ett högtalande system med fast mikrofon och högtalare anses böra väljas, då detta ger god hörbarhet, enkelt användningssätt och liten risk för vandalisering.

För att tillgodose allmänhetens behov av att på enkelt sätt komma i kontakt med samhällets hjälporgan vid nödsituationer har vidare televerket efter beslut av 1956 års riksdag, inrättat 25 speciella SOS-centraler med för hela landet enhetligt telefonnummer, 90 000.

SOS-centralernas uppgift är att sätta den hjälpsökande i kontakt med önskat hjälporgan. Detta sker genom att en telefonist kopplar samtalet till hjälporganets alarmeringscentral. Den hjälpsökande får därvid själv tala om vad larmet avser, varefter centralen kallar hjälporganet till uttryckning.

De hjälporgan som normalt utför räddningstjänst vid nödsituationer på vägarna är ambulans, brandkår och polis. I vissa fall medverkar även bilbärgningsföretag och väghållare. Ansvaret för dessa hjälporgan är fördelat på olika myndigheter och organ. Sålunda åligger det landsting att svara för ambulanser, kommuner att svara för brandkår samt stat att svara för polis. Bilbärgningsföretag är privata, medan väghållare kan vara statliga, kommunala och enskilda. Ambulans- och brandkårsalarmering är f. n. inte enhetligt utformad. Det förekommer sålunda både att alarmeringen är samordnad till en central och att den sker till skilda centraler. I många fall går den via andra organ, t. ex. taxistationer. Alarmeringsområdenas storlek varierar men är vanligen relativt begränsad.

I räddningstjänstutredningen från år 1971 anges att ambulans- och brandkårsalarmeringen för alltför stora delar av landet ännu inte är helt tillfredsställande från effektivitets- och säkerhetssynpunkt. För att hjälpa detta föreslås att det i princip i varje län inrättas en gemensam länsalarmeringscentral, genom vilken all alarmering i länet skall ske. F. n. pågår en utbyggnad av länsalarmeringscentraler. Den första installerades i Västerås år 1974.

Enligt räddningstjänstutredningen torde det ej föreligga några tekniska eller organisatoriska svårigheter att låta länsalarmeringscentralerna vara larmmottagare och larmutlösare även för hjälptelefoner längs vägar.

Utmed riksväg 15, delen Malmö—Lund, finns enligt vägverket sedan december 1970 en hjälptelefonanläggning, som omfattar 26 telefoner parvis placerade. Mottagande enhet är Malmö polisdistrikt, som ombesörjer vidarearm till ambulans och brandkår men även kontaktar bilbärgare och tillhandahåller drivmedel i mån av behov.

Inom televerket pågår f. n. en utvärdering av några olika utländska fabrikat av hjälpposter (sändare) som beräknas vara slutförd under våren 1979.

Så snart televerkets utvärdering gjorts avser vägverket enligt vad utskottet inhämtat att färdigställa ett standardförslag till utformning av en larmplats. Samtidigt därmed kommer att hos resp. vägförvaltning begäras en inventering av hjälptelefonbehovet i resp. län.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på verkets fortsatta arbete med berörda frågor finner utskottet något särskilt uttalande från riksdagens sida i frågan ej påkallat. Utskottet avstyrker därför motionen.

I motionen 1978/79: 954 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att numreringen av den s. k. *Gröna vägen* bör ändras så att den får samma vägnummer från Karlskrona till Motala eller ev. till Örebro.

Enligt vad utskottet erfarit kommer vägverket att under år 1979 initiera en större översyn av vägnumreringen i dess helhet. Utskottet anser sig kunna utgå från att därvid även frågor av det slag som tagits upp i motionen kommer att aktualiseras. Under hänvisning här till och i av-

vaktan på resultatet av översynen har utskottet inte funnit sig berett att nu göra ett uttalande i frågan och avstyrker följaktligen motionen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 949 om samrådsskyldighet vid vägbyggnad,
 - b. avslår motionerna 1978/79: 641 och 1978/79: 948, yrkandet 1, om vägbyggandet,
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag
 - a. avslår motionen 1978/79: 1409 om höjd bidragsprocent för enskild väghållning,
 - b. godtar de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt statsbidragssystem för enskild väghållning,
3. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 1398, yrkandet 3, om överförande av AMS-medel till ordinarie väganlag,
4. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 1416 om viss utredning rörande väganlagens avvägning,
5. att riksdagen till *Statens vägverk: Ämbetsverksuppgifter* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 23 590 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
6. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1978/79: 644, yrkandet 1, 1978/79: 966 och 1978/79: 1946 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 2 235 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
7. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 644, yrkandet 2, om planerade personalinskränkningar,
 - b. avslår motionen 1978/79: 749 om underhållet av vissa mindre vägar,
8. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar
 - a. till *Byggande av statliga vägar* ett reservationsanslag av 900 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Bidrag till drift av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 315 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - c. till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* ett reservationsanslag av 350 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

9. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79: 958 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande de i motionen upptagna frågorna om omläggning av anslagsgivningen till enskilda vägväsendet och bidragsanslaget till underhåll av kommunala vägar och gator,
10. att riksdagen
 - a. medger att under budgetåret 1979/80 statlig lånegaranti för lån avseende inköp för vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar beviljas intill ett belopp av 120 000 kr.,
 - b. till *Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 198 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
11. att riksdagen till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 30 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
12. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar
 - a. till *Tjänster till utomstående* ett förslagsanslag av 19 200 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 - b. till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
13. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 459 om upprustning av länsväg 244,
 - b. avslår motionerna 1978/79: 643 och 1978/79: 1952 om väganslagen till Västernorrlands län samt 1978/79: 1958 om väganlagen till Jämtlands och Västernorrlands län,
 - c. avslår motionen 1978/79: 1616, yrkandet 3, om vägmedel till Stockholmsregionen,
14. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 454 om en bro över Dalälven,
 - b. avslår motionen 1978/79: 944 om tidigareläggning av arbeten på väg 80,
 - c. avslår motionen 1978/79: 462 om en bro vid Bjursund i Kalmar län,
 - d. avslår motionen 1978/79: 642 i vad avser vägutbyggnader i Skåne, m. m.,
15. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 1395 om större regionalt ansvar för vägmedlens fördelning,
 - b. avslår motionen 1978/79: 948, yrkandet 2, om vissa vägbyggnadsmedel,
16. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 634 om miljöintressena vid statsbidragsgivningen till kommunala vägar och gator,
17. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 1398, yrkandet 4, om avgiftsfinansiering av större vägbyggnadsprojekt,

18. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 1944 om färjeleden mellan Sundsörn och Torsö,
19. att riksdagen avslår motionerna 1978/79: 950 om förbud mot vägsalt och 1978/79: 1430 om en saltfri vinterväghållning,
20. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 1403 om ersättning för skada genom vägsalt,
 - b. avslår motionen 1978/79: 1404 om bekämpning av flyghavre,
21. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79: 325 om vägbeläggningar,
 - b. avslår motionen 1978/79: 527 om hjälptelefoner vid vissa vägar,
 - c. avslår motionen 1978/79: 954 om förändring av vägnummer för den s. k. Gröna vägen.

Trafiksäkerhet

4. **Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader m. fl. anslag.** Regeringens förslag till medelanvisning för budgetåret 1979/80 under de skilda anslagen innebär

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader anvisas ett förslagsanslag av 30 299 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 1, s. 77—80),

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 39 798 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 2, s. 80—82),

att till Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortsregister m. m. anvisas ett förslagsanslag av 52 275 000 kr. (punkten C 3, s. 82—85),

att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar anvisas ett reservationsanslag av 10 564 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 4, s. 85—86),

att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande anvisas ett anslag av 4 150 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten C 5, s. 86—88).

Motionen

I motionen 1978/79: 645 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 6), att riksdagen beslutar att till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1979/80 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 600 000 kr. förhöjt anslag av 4 750 000 kr.

I motionen 1978/79: 1400 av Georg Danell (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafiksäkerhetsverket bör ges i uppdrag att planera och aktivt verka för tillkomsten av halkövningsbanor. så att behovet i hela landet på sikt tillgodoses.

Utskottet

För trafiksäkerhetsverket föreslås i propositionen under förvaltningskostnads- och uppdragsanslagen en uppräknig till drygt 70 milj. kr. vilket möjliggör bl. a. viss förstärkning av verkets fordonsbyrå och en utvidgning av den enligt utskottets uppfattning viktiga informationsverksamheten, avseende bl. a. bilbältes- och reflexanvändningen.

Under uppdragsanslaget har medelsutrymme beräknats bl. a. för en studie av metoder för att åstadkomma ett för utbildning i halkkörning lämpligt väglag.

I motionen 1978/79: 1400 begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafiksäkerhetsverket bör ges i uppdrag att planera och aktivt verka för tillkomsten av *halkövningsbanor* så att behovet i hela landet på sikt tillgodoses.

Redan av budgetpropositionen framgår dock att trafiksäkerhetsverket i en arbetsgrupp med företrädare för berörda intressenter har genomfört en utredning rörande halkövningsbanor. Gruppen har bl. a. kommit fram till att ett fyrtiotal banor skulle täcka landets utbildningsbehov av halkkörning dvs. såväl grundutbildning som fortbildning för dem som redan har körkort. Problem med finansieringen av anläggningskostnaderna utgör en av anledningarna till att hittills endast ett fåtal banor har kommit till utförande. Ett statligt anläggningsbidrag skulle stimulera kommunernas engagemang i halkövningsbanor (+ 2 milj. kr.).

Föredraganden har emellertid inte beräknat några medel för ändamålet i annan mån än att verket — som förut nämnts — skall få möjligheter att genomföra en studie av metoder för att åstadkomma ett för utbildning i halkkörning lämpligt väglag.

Någon anslagshöjning har inte heller begärts av motionären.

Av det anförda framgår att verket redan nu arbetar med dessa frågor på ett sätt som väl synes stå i överensstämmelse med de av motionären härom framförda önskemålen. Utskottet förutsätter också för sin del att frågorna även fortsättningsvis följs med uppmärksamhet samt att härav ev. föranledda åtgärder vidtas.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför motionen.

För bil- och körkortsregistrering samt framställning av körkort föreslås ca 52 milj. kr. vilket innebär en minskning i förhållande till anslaget

för innevarande budgetår med 1,9 milj. kr. Minskningen är föranledd av regeringens beslut i september 1978 rörande verkets datamaskin-kapacitet. Beslutet innebär bl. a. att avskrivningstiden och därmed användningstiden för nuvarande datamaskinsystem förlängs till omkring år 1982.

Utskottet tillstyrker för sin del de sålunda framlagda förslagen.

Vidare tillstyrker utskottet att bidragsanslaget för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar i enlighet med förslaget i propositionen räknas upp med 764 000 kr. till ca 10,6 milj. kr. Härvid skapas enligt föredraganden förutsättningar att tillgodose behovet av säkerhetsåtgärder vid ytterligare ett betydande antal järnvägs korsningar. Utskottet finner för sin del angeläget att så sker.

Till Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande föreslås i propositionen ett anslag om 4 150 000 kr.

Med anledning av förslaget yrkas i motionen 1978/79: 645 (punkten 6) en ytterligare ökning av anslaget med 600 000 kr.

Även utskottet finner det vara av stor vikt att medel i erforderlig utsträckning ställs till förfogande för den angelägna verksamhet som bedrivs av föreningen. En höjning av anslaget till dess verksamhet framstår därför som i och för sig motiverad. Utskottet vill dock erinra om att redan regeringens förslag innebär en ökning av anslaget med 300 000 kr. jämfört med innevarande budgetår. Med hänsyn bl. a. härtill har utskottet funnit sig böra godta regeringens förslag och avstyrker följaktligen motionen i berörda del.

I likhet med föredraganden förutsätter utskottet att verksamheten planeras och bedrivs i nära samverkan med trafiksäkerhetsverket.

Utskottet hemställer
att riksdagen

1. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 30 299 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
2. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Uppdragsverksamhet* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 39 798 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
3. avslår motionen 1978/79: 1400 om halkövningsbanor,
4. till *Statens trafiksäkerhetsverk: Bil- och körkortregister m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 52 275 000 kr.,
5. till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 10 564 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
6. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen

1978/79: 645, yrkandet 6, till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1979/80 anvisar ett anslag av 4 150 000 kr., att avräknas mot automobilskatte-medlen.

Sjöfart

5. **Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** Före behandlingen av de skilda anslagen har regeringen (s. 89—108) lämnat en allmän översikt över utvecklingen inom sjöfarten och dels gett riksdagen till känna vad som anförts i propositionen om sjöfartsverket m. m.,

dels föreslagit riksdagen att godkänna att uppgifterna rörande projektering och byggande av småbåtshamnar m. m. överförs till sjöfartsverket från statens vägverk.

Regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1979/80 under de skilda anslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, anvisas ett förslagsanslag av 247 855 000 kr. (punkten D 1, s. 109),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag av 119 000 000 kr. (punkten D 2, s. 110),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag av 22 440 000 kr. (punkten D 3, s. 110—111),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag av 3 423 000 kr. (punkten D 4, s. 111—112).

Motionerna

I motionen 1978/79: 374 av Tommy Franzén och Karl Hallgren (båda vpk) föreslås att riksdagen uttalar sig för en kompletterad utgåva av skriften *Sjötrafikföreskrifter*, i enlighet med vad som anförts i motionen, och hemställer hos regeringen om förslag härom.

I motionen 1978/79: 377 av Bengt Silfverstrand m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas i syfte att säkerställa en fortsatt och oinskränkt bemanning av Kullens fyrplats med staten som huvudman.

I motionen 1978/79: 637 av Torsten Gustafsson och Fritz Börjesson (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en översyn av kostnadsansvaret för bemanning av fyrplatser med syfte att sammanföra kostnaderna för olika verksamheter under ett anslag.

I motionen 1978/79: 646 av Åke Victorsson (s) hemställs att riksdagen beslutar om förbud mot trafik av sjöskotrar i vårt land.

I motionen 1978/79: 748 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s) föreslås att riksdagen beslutar att rabatterning införs på de statliga fyravgifterna vid export av järnmalm, så att järnmalmsexporten över svensk hamn fortsättningsvis kan ske på ett konkurrensmässigt sätt.

I motionen 1978/79: 750 av Jörgen Ullenhag (fp) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer att en omprövning görs av avgiftsklassindelningen för farledsvaravgifter avseende Mälaren.

I motionen 1978/79: 952 av Hans Gustafsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om fortsatt bemanning av Hanö fyr, m. m.

I motionen 1978/79: 1394 av Stig Alemyr m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att säkerställa en fortsatt och oinskränkt bemanning av Långe Jan.

I motionen 1978/79: 1419 av Karl-Anders Petersson och Claes Elmstedt (båda c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att Hanö fyrplats må behållas bemannad även för framtiden.

I motionen 1978/79: 1432 av Lena Öhrsvik m fl. (s) föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att vederbörlig myndighet får i uppdrag att utfärda sådan förordning att genomgångstrafik i Kalmarsund med fartyg med s. k. farlig last ej tillåtes.

I motionen 1978/79: 1940 av Fritz Börjesson (c) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att fyren på Ölands södra udde även fortsättningsvis skall vara bemannad i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motionen 1978/79: 1949 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 2), att riksdagen uttalar att de i landet kvarvarande 12 bemannade fyrplatserna bör ha kvar bemanning av de skäl som angetts i motionen.

I motionen 1978/79: 1953 av Gunnar Oskarson m. fl. (m) hemställs att riksdagen beslutar att bevilja Kommittén för Nidingen ett anslag om 100 000 kr.

I motionen 1978/79: 1957 av Lars Schött och Eric Krönmark (båda m) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla att rationaliseringen av landets fyrplatser bedrivs på sådant sätt att någon avbemannning av fyrary ej sker.

I motionen 1978/79: 1962 av Håkan Winberg och Tore Nilsson (båda m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning syftande till att statens centrala isbrytarledning lokaliseras till Härnösand.

Utskottet

Sjöfartsverkets verksamhet är uppdelad på tre program, Farledsverksamhet, Fartygsverksamhet och Övrig verksamhet. Medel till programmet Farledsverksamhet anvisas över två anslag, Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, och Isbrytning. Härigenom ges möjlighet att hålla isär den icke avgiftsfinansierade isbrytningen från de avgiftsfinansierade verksamheterna inom programmet Farledsverksamhet. De övriga programmen motsvaras av anslag med samma benämning som programmen.

Sjöfartsverket har för sin verksamhet för nästa budgetår föreslagit en medelsanvisning av 394,4 milj. kr. på driftbudgeten, en ökning med 38,6 milj. kr. jämfört med innevarande budgetår.

Anslagen föreslås av regeringen tas upp med sammanlagt 392,7 milj. kr. Härav belöper 247,9 milj. kr. på Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, 119,0 milj. kr. på Isbrytning, 22,4 milj. kr. på Fartygsverksamhet och 3,4 milj. kr. på Övrig verksamhet. Föredraganden räknar vidare med ett särkostnadsbidrag från fjärde huvudtiteln om 3,0 milj. kr. för att täcka kostnaderna för den under programmet Farledsverksamhet ingående militära sjökartläggningen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i förevarande delar.

I budgetpropositionen erinras om att i propositionen 1969: 58 angående ny organisation av sjöfartsverket, m. m. föreslogs, mot bakgrund av den framtida målsättningen för verket, att den projekterande och byggande verksamheten i fråga om främst småbåtshamnar fortsättningsvis skulle handhas av statens vägverk i stället för av sjöfartsverket. Statens vägverk har i skrivelse den 28 mars 1978 efter samråd med statens naturvårdsverk föreslagit att den angivna verksamheten organisatoriskt återförs till sjöfartsverket samt att frågan om muddringsverksamheten utreds vidare av vägverket och sjöfartsverket. Genom en överföring av uppgifterna rörande projektering och byggande av fiske- och småbåtshamnar till sjöfartsverket bör enligt föredraganden vissa effektivitetsvinster kunna nås. Det föreslås därför att så sker. Föredraganden förutsätter att verksamheten blir självbärande. Den organisatoriska överflyttningen förordas äga rum efter den 1 juli 1979 i anslutning till vägverkets flyttning till Borlänge. Vad slutligen gäller muddringsverksamheten omtalas att regeringen har gett ett uppdrag till vägverket att i samråd med sjöfartsverket utreda verksamhetens framtida inriktning och omfattning m. m.

Vad föredraganden under förevarande avsnitt har anfört beträffande denna och övriga sjöfartsfrågor har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

I ett antal motioner begärs att riksdagen skall uttala sig för en fortsatt bemanning av vissa fyrplatser.

Frågan om nya riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation behandlades vid 1970 års riksdag (prop. 1970: 119, SU 1970: 143, rskr 1970: 347). I samband därmed framhöll dåvarande statsutskottet bl. a. att de organisationsfrågor som uppkom inte enbart fick bedömas från företagsekonomiska synpunkter. Sålunda borde även beaktas allmänt samhällsekonomiska och lokaliseringspolitiska grunder, varvid hänsyn tas till övrig verksamhet avseende kust- och havsövervakningen. Trafikutskottet har härefter vid flera tillfällen, senast i betänkandet TU 1977/78: 11, hänvisat till uttalandena vid 1970 års riksdag och förklarat sig förutsätta att det sålunda anförda beaktas vid behandlingen av frågot av förevarande slag.

Kommunikationsministern har under hösten 1978 besvarat ett flertal interpellationer och frågor om bemanningen av fyrplatser. Därvid har framhållits att sjöfartsverket redovisar i sin anslagsframställning varje år en plan för fyrautomatisering och avbemanning och att planen därför regelmässigt behandlas i budgetpropositionen. Under innevarande budgetår skulle enligt planen fyrarna Nidingen, Kullen och Sandhammaren automatiseras och avbemannas den 1 januari 1979. Sedan ärenden väckts i kommunikationsdepartementet om att upphäva beslutet om avbemanning av de nämnda fyrarna har emellertid regeringen beslutat att Kullens fyr t. v. skall hållas bemannad. I fråga om de två övriga fyrplatserna har enligt kommunikationsministern skülen för en fortsatt bemanning inte ansetts tillräckligt starka. Av kommunikationsministerns svar framgår vidare att enligt sjöfartsverkets anslagsframställning för budgetåret 1979/80 skall bl. a. fyrarna vid Hanö och Ölands södra udde (Långe Jan) automatiseras och avbemannas den 1 januari 1980. Frågorna skulle behandlas i budgetarbetet och ett ställningstagande skulle således komma att redovisas i budgetpropositionen. Kommunikationsministern framhöll vidare att det program för automatisering av fyrar som har genomförts av sjöfartsverket har varit av väsentlig betydelse när det gäller att hålla nere kostnaderna för farledsväsendet. Det påpekades dock att bemanningen — utan regeringsingripande — bibehållits på flera fyrplatser efter automatiseringen. Olika myndigheter, däribland sjöfartsverket, hade i dessa fall funnit att en fortsatt bemanning är så värdefull att man varit beredd att betala för bemanningen.

I budgetpropositionen framhåller föredragande statsrådet att sedan fyrarna automatiserats behövs normalt ingen bemanning av fyrarna för handelssjöfartens räkning. Vissa negativa konsekvenser kan dock enligt föredraganden i en del fall följa av en avbemanning. De åtgärder sjöfartsverket vidtar för att bygga upp en basorganisation inom sjöräddningen anses dock delvis ta bort dessa effekter. De sekundärfunktioner i övrigt som utförs vid fyrplatserna ligger enligt föredragandens uppfattning huvudsakligen inom andra myndigheters ansvarsområden. I samband med den successiva automatiseringen har sjöfartsverket fortlöpande haft samråd med andra myndigheter. Härigenom har en allsidig be-

dömning av behovet av en fortsatt bemanning kunnat göras. Sjöfartsverket har vidare fått i uppdrag av regeringen att före den 15 februari 1979 komma in med en särskild redovisning av intresset för och därmed viljan hos berörda myndigheter att ekonomiskt bidra till en eventuell fortsatt bemanning vid de fyrar som enligt sjöfartsverkets planer automatiseras den 1 januari 1980.

Enligt vad utskottet erfarit har sjöfartsverket haft ingående överläggningar i hithörande frågor med bl. a. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), naturvårdsverket, överbefälhavaren och berörda länsstyrelser. I den redovisning som nu givits in till kommunikationsdepartementet har även diskuterats den fortsatta bemanningen av Kullens fyr och Nidingen samt kostnadsansvaret för bemanningen. Sjöfartsverket avser vidare, enligt vad utskottet inhämtat, att tillsätta en arbetsgrupp med uppgift att föreslå mer långsiktiga lösningar på berörda frågor, såväl vad avser fortsatt bemanning som kostnadsansvaret härför.

De uttalanden i förevarande frågor som utskottet har gjort vid upprepade tillfällen synes visserligen ha beaktats vid tidigare behandling av frågor om avbemanning av fyrplatser. Utskottet vill emellertid återigen understryka vikten av att också andra intressen än sådana som direkt berör handelssjöfarten läggs till grund för bedömningen i hithörande frågor. Särskilt starkt bör hänsyn tas till sysselsättnings- och regionalpolitiska aspekter. Vidare utgör havsövervakningen vad gäller fiskezoner och säkerheten ur försvarssynpunkt sådana faktorer som bör vägas in vid bedömningen. Hänsyn bör också tas till den positiva effekt för sjöräddningsväsendet som bemanningen av fyrar utgör. Även frågor som rör anställningsförhållanden för den personal som är anställd vid fyrplatser bör få en från personalsynpunkt acceptabel lösning. Utskottet förutsätter att det nu anförda även fortsättningsvis beaktas vid behandlingen av frågor av det slag varom nu är fråga. Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida ej nu erforderlig med anledning av motionerna 1978/79: 1394 och 1978/79: 1940 om fortsatt bemanning av *fyren Långe Jan*, motionerna 1978/79: 952 och 1978/79: 1419 om fortsatt bemanning av *Hanö fyrplats* samt motionen 1978/79: 377 om bemanningen av *Kullens fyrplats*.

Under hänvisning till det tidigare anförda och till det utredningsarbete som kommer att bedrivas inom sjöfartsverket synes f. n. ej heller anledning föreligga att från riksdagens sida begära några åtgärder med anledning av motionerna 1978/79: 637 om *kostnadsansvaret* för bemanning av fyrplatser samt 1978/79: 1949, yrkandet 2, och 1978/79: 1957 om *bemanningen* av fyrar. Detta gäller även de yrkanden av enahanda slag som förekommer i tidigare nämnda motioner. Utskottet finner slutligen mot bakgrund av det anförda ej skäl tillstyrka motionen 1978/79: 1953 om statsbidrag till Kommittén för *Nidingen*.

I motionen 1978/79: 1962 hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning syftande till att statens centrala *isbrytarledning* lokaliseras till Härnösand.

Såsom framhålls i motionen har frågan om isbrytarledningens lokalisering tidigare prövats av riksdagen. I det av riksdagen godkända betänkandet TU 1975/76: 25 avstyrkte utskottet en motion med yrkande av samma innehåll som i förevarande motion. Vid behandlingen av den först nämnda motionen inhämtades yttrande över densamma från sjöfartsverket och från chefen för marinen. Sjöfartsverket erinrade därvid om att frågor om isbrytning handläggs inom verkets centralförvaltning på en särskild sektion inom driftavdelningen, isbrytningssektionen. Därifrån utövas den direkta operativa ledningen av isbrytningen. Arbetet härmed sker i nära kontakt med andra sektioner inom centralförvaltningen. Andra avdelningar och sektioner har också behov av nära kontakt med den expertis som isbrytningssektionen utgör. Sektionens verksamhet kunde sålunda inte brytas ut utan väsentliga olägenheter för det samarbete som måste finnas mellan verkets olika delar. Även chefen för marinen ansåg den enda realistiska lokaliseringen av isbrytarledningen vara till den plats där sjöfartsverket i övrigt är lokaliserat. Utskottet förklarade sig helt dela de båda myndigheternas uppfattning i frågan.

Motionärerna har hänvisat till att sjöfartsverkets förslag till ny organisation nu är föremål för remissbehandling och att det därför finns anledning att ånyo pröva frågan om isbrytarledningens lokalisering och därmed den plats som skall vara huvudort för isbrytarverksamheten i landet. Utskottet vill emellertid framhålla att sjöfartsverkets förslag till ny organisation inte innehåller några överväganden av den innebörd motionärerna efterlyser. Tvärtom understryks betydelsen av att från planerings- och prioriteringssynpunkt så långt möjligt hålla samman verkets olika verksamhetsgrenar. För bl. a. isbrytning måste enligt rapporten resurser planeras och användas för hela landet med hänsyn till kraven på rimlig ekonomi i verksamheten. Mot bakgrund av det sålunda anförda och i avvaktan på beredning av frågorna härom finner utskottet ej skäl till annan bedömning än tidigare och avstyrker därför motionen i fråga.

I motionen 1978/79: 1432 föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla att vederbörlig myndighet får i uppdrag att utfärda sådan förordning att genomgångstrafik i Kalmarsund med fartyg med s. k. *farlig last* ej tillåts. Motionärerna framhåller därvid att det kan föreligga onödiga risker för haveri — grundstötningar och kollisioner — även om skyldighet att anlita lots införs eller andra åtgärder än dem som förordats i motionen vidtas för att ge säkrare passage. Fartyg med farlig last som inte är destinerade till hamnar i Kalmarsund bör därför enligt motionen åläggas att ta vägen runt Öland.

Frågor rörande transport av farligt gods har under senare tid rönt stor uppmärksamhet. Ämnet är f. n. föremål för flera offentliga utredningar. En av dessa, kommittén (Jo 1978: 05) om miljörisker vid sjötransporter, har enligt kommittédirektiven (Dir 1978: 64) att göra en från miljövårdssynpunkt samlad översyn av de problem som hänger samman med fartygstransporter av olja och kemikalier. Denna översyn bör enligt direktiven syfta till att ge underlag för ett samlat handlingsprogram för att minska riskerna vid miljöfarliga transporter till sjöss. Det framhålls därvid att åtgärder för att öka säkerheten i farleder är av betydelse i detta sammanhang. Lämpligheten av att införa begränsningar av tankfartygsstorleken för bl. a. vissa farleder bör prövas. Vidare kan det enligt jordbruksministern vara önskvärt att inom vissa särskilt känsliga vattenområden helt förbjuda trafik med fartyg med olja eller annan miljöfarlig last. Kommittén beräknas slutföra sitt uppdrag under våren 1979.

Utskottet vill framhålla betydelsen av att frågor om begränsning av transport av farligt gods i bl. a. riskfyllda farleder noga övervägs. Av det anförda torde dock framgå att i det uppdrag som lämnats kommittén om miljörisker vid sjötransporter ingår att behandla frågor av just detta slag. Då under hänvisning härtill någon ytterligare framställning i ämnet ej synes erforderlig bör motionen i fråga inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Det nya systemet för de statliga sjöfartsavgifterna, som genomfördes fr. o. m. den 1 januari 1978, innebar att en särskild farledsvaruavgift infördes för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Samtidigt avskaffades inrikes och lokal fyravgift medan den allmänna fyravgiften bibehölls med den nya benämningen fyravgift.

Farledsvaruavgiften är differentierad dels med avseende på varuslag, dels med avseende på farledens längd. För varuslag finns två avgiftsnivåer, en högre för importerade mineraloljor och en lägre för import- och exportgods i övrigt. Vad härefter gäller differentiering efter farledens längd åstadkommes denna genom att hamnarna fördelas på avgiftsklasser om vardera tio nautiska mil. Sveriges sjöterritorium indelas numera i 14 sådana klasser. Till klass 4 hänförs bl. a. kommuner inom Stockholms län. Till klass 8 hänförs i avgiftsklass 4 ej upptagen kommun, då fartygets resa har föranlett eller kommer att föranleda passage genom Stockholms eller Södertälje kommun.

I motionen 1978/79: 750 föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer att en omprövning görs av *avgiftsklassindelningen* för farledsvaruavgifter avseende Mälaren. Därvid framhålls att avgiftsskillnaden mellan kommuner belägna inom Stockholms län och närbelägna kommuner utom länet framstår som orättvis och svår att motivera.

Såsom torde ha framgått av det anförda baseras indelningen i avgifts-

klasser på farledens längd. Varje avgiftsklass omfattar tio nautiska mil. Dessa avståndstillägg har motiverats av att sjöfartsverkets kostnader för lotsning och lokal farledsutmärkning självfallet påverkas av farledens längd. I förhållande till de tidigare förekommande lotsningsavgifterna och de lokala fyravgifterna är dock avståndsberoendet numera betydligt mindre. Det är uppenbart att, vid den indelning i avgiftsklasser som gjorts, fullständig rättvisa inte kan åstadkommas. För att nå ett sådant mål förutsätts en indelning som utgår från avsevärt kortare avstånd. Härtill kommer att vid indelningen i avgiftsklasser av mälärhamnar strävan varit att skapa en enhetlig klassindelning för hamnar belägna utom Stockholms län. Utskottet finner under hänvisning till det anförda ej skäl tillstyrka motionen i fråga.

I motionen 1978/79: 748 föreslås att riksdagen beslutar att rabatter införs på de statliga *fyravgifterna* vid export av järnmalm så att järnmalmsexporten över svensk hamn fortsättningsvis kan ske på ett konkurrensmässigt sätt. Det förhållandet att hamnavgifterna i Sverige under senare år har genomgått stora höjningar har enligt motionen bidragit till försämrade konkurrensmöjligheter för järnmalmsförsäljningen över Luleå hamn. En jämförelse mellan kostnaderna vid hamnarna i Narvik och Luleå ger vid handen att avgifterna i Narvik uppgår till ca hälften av de avgifter som tas ut vid malmexport över Luleå hamn. I motionen erinras om att regeringen i januari 1978 beslutat om en nedsättning av farledsvaruavgiften. Denna nedsättning gav dock enligt motionen endast marginell effekt eftersom den stora avgiftsskillnaden ligger på *fyravgifterna*.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen 1977/78: 13, vilken låg till grund för det nya systemet för de statliga sjöfartsavgifterna, förklarade sig utskottet (TU 1977/78: 8, rskr 1977/78: 102) vilja kraftigt betona vikten av att det nya avgiftssystemet ej får missgynna de svenska hamnarna i förhållande till hamnar i utlandet. Utskottet fann det därför vara mycket betydelsefullt att dittillsvarande möjligheter för sjöfartsverket att i angivet syfte nedsätta sjöfartsavgifterna, dvs. fyr- och farledsavgifterna, bibehölls. I det sammanhanget borde enligt utskottet konkurrenssvårigheterna för Luleå hamn beträffande exporten av järnmalm kunna aktualiseras.

Utskottet vill i detta sammanhang hänvisa till sina uttalanden i samband med behandlingen av propositionen 1977/78: 13. En gynnsam konkurrenssituation för de svenska hamnarna är av utomordentlig vikt. Frågan har självfallet återverkningar inte endast på sjöfarten utan även på sysselsättningen i berörda områden. Utskottet finner det därför angeläget att regeringen snarast vidtar åtgärder som leder till konkurrensneutralitet mellan hamnarna i Luleå och Narvik. Det sålunda anförda bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79: 646 hemställs att riksdagen beslutar om förbud mot trafik av *sjöskotrar* i vårt land.

Sjöskotern är en för Sverige ny sjöfarkost. Den kan närmast betecknas som en vattenmotorcykel och består av en flytkropp och två bärplan. Det förliga bärplanet är rörligt och kan vridas med en styrstång. Det aktre bärplanet är fast. Sjöskotern kan bära två personer. Den har en motor av utombordstyp på 50 hästkrafter och kan nå en högsta hastighet av 45 knop. Propellern är helt inkapslad. Sjöskotern saluförs enligt uppgift ej i Sverige.

Såsom omtalas i motionen har Svenska Naturskyddsföreningen i skrivelse den 25 augusti 1977 till sjöfartsverket hemställt att trafik med sjöskoter förbjuds. Sjöfartsverket har, efter att ha utrett frågan, i framställning till regeringen förklarat sig inte finna något bärande skäl till en så drastisk reglering. Däremot ansåg verket det motiverat att kräva att förare av sjöskoter måste ha uppnått en viss ålder, exempelvis 21 år. Eftersom verket saknar behörighet att besluta därom överlämnades ärendet till kommunikationsdepartementet med förslag att frågan om lägsta ålder för förande av sjöskoter närmare utreds.

Genom sjöfartsverkets framställning har alltså det av Svenska Naturskyddsföreningen aktualiserade ärendet bringats till regeringens kännedom. Enligt vad utskottet erfarit är frågan i hela sin vidd föremål för överväganden inom regeringskansliet.

Den utredning som företagits inom sjöfartsverket har närmast tagit sikte på att utröna sjöskoterns egenskaper ur sjötrafik-, sjösäkerhets- och bullersynpunkt. Utskottet vill framhålla att även naturskyddsintressen och miljövårdssynpunkter bör tillmätas största vikt vid bedömning av frågan om ett eventuellt förbud mot trafik med sjöskoter. Utskottet förutsätter att sådana intressen ges stort utrymme vid regeringens ställningstagande i ärendet. Med hänsyn härtill och i avvaktan på resultatet av detta ställningstagande bör motionen i fråga ej föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionen 1978/79: 374 föreslås att riksdagen uttalar sig för en kompletterad utgåva av skriften *Sjötrafikföreskrifter*. Denna bör enligt motionen populariseras och kompletteras med bl. a. färgtryck av de nya sjömärkena, färgbilder av olika lanternorns förande och utseende samt de vanligaste sjötermerna. Vidare bör ges information om de delar av miljölagstiftningen som rör friluftslivet till sjöss, om kraven på nykterhet till sjöss och om små och medelstora segelbåtars egenskaper. För att kunna genomföra förslagen i motionen bör enligt denna sjöfartsverket vid en nyutgåva av *Sjötrafikföreskrifter* erhålla ett tilläggsanslag.

Skriften *Sjötrafikföreskrifter* föreligger i sin sjunde upplaga, tryckt år 1976. Den kan betecknas som en sammanställning av lagstiftning huvudsakligen om sjötrafik jämte kommentarer av sjöfartsverket. Skriften har

tidigare utkommit i ny upplaga allteftersom föregående upplaga har tagit slut. I samband därmed har erforderliga ändringar gjorts i texten. Sjöfartsverket är ej skyldigt att ge ut den ifrågavarande skriften. Sådan skyldighet föreligger däremot enligt instruktionen för sjöfartsverket och enligt internationella överenskommelser vad avser publikationerna Svensk fyrlista, Svensk lots, Underrättelser för båtsporten och Underrättelser för sjöfarande.

Enligt vad utskottet inhämtat föreligger f. n. ej några planer på att ge ut en ny upplaga av Sjötrafikföreskrifter. Av sjöfartsverkets anslagsframställning för budgetåret 1979/80 framgår däremot att verket på annat sätt kommer att ge ut information av det slag som efterlysts i motionen. Sålunda framhålls att för information om det nya utmärkningssystemet måste en avsevärd mängd informationsmaterial produceras. Vidare understryks det angelägna i en successiv utbyggnad av resurserna för att kunna informera bl. a. om miljöfrågor. I den långsiktiga verksamhetsplanen uttalar verket sin avsikt att vidareutveckla och komplettera befintliga informationskanaler samt förklarar att närmast i planeringen ligger bl. a. utgivandet av en informativ trycksak.

Slutligen kan noteras att Nordiska rådet helt nyligen beslutat rekommendera Nordiska ministerrådet att arbeta för utbyggd och intensifierad information om bestämmelser mot onykterhet till sjöss. Informationen skulle också avse de allmänna risker som är förenade med alkoholförtäring i samband med förande av fritidsbåtar.

Utskottet finner det vara mycket angeläget med en utbyggd informationsverksamhet i de avseenden som berörs i den ifrågavarande motionen. Av det ovan anförda torde dock framgå att detta syfte i allt väsentligt kommer att tillgodoses även om informationen inte kommer att ges i den form som begärts i motionen. Sistnämnda fråga synes kunna överlämnas till sjöfartsverkets bedömning. Under hänvisning härtill bör motionen i fråga ej föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner att uppgifterna rörande projektering och byggande av småbåtshamnar m. m. överförs till sjöfartsverket från statens vägverk,
2. att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar
 - a. till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* ett förslagsanslag av 247 855 000 kr.,
 - b. till *Isbrytning* ett förslagsanslag av 119 000 000 kr.,
 - c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag av 22 440 000 kr.,
 - d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 3 423 000 kr.,
3. att riksdagen
 - a. lämnar motionerna 1978/79: 1394 och 1978/79: 1940 om fortsatt bemanning av fyren Långe Jan utan åtgärd,

- b. lämnar motionerna 1978/79: 952 och 1978/79: 1419 om fortsatt bemanning av Hanö fyrplats utan åtgärd,
 - c. lämnar motionen 1978/79: 377 om bemanningen av Kullens fyrplats utan åtgärd,
 - d. avslår motionen 1978/79: 1953 om statsbidrag till Kommittén för Nidingen,
 - e. lämnar motionen 1978/79: 637 om kostnadsansvaret för bemanning av fyrplatser utan åtgärd,
 - f. lämnar motionerna 1978/79: 1949, yrkandet 2, och 1978/79: 1957 om bemanningen av fyrar utan åtgärd,
4. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 1962 om lokalisering till Härnösand av statens centrala isbrytarledning,
 5. att riksdagen lämnar motionen 1978/79: 1432 om förbud mot fartygstrafik med farlig last i Kalmarsund utan åtgärd,
 6. att riksdagen avslår motionen 1978/79: 750 om översyn av farledsvaruavgifterna avseende Mälaren,
 7. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79: 748 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande den i motionen upptagna frågan om sänkta fyravgifter vid malmexport,
 8. att riksdagen lämnar motionen 1978/79: 646 om förbud mot sjöskotrar utan åtgärd,
 9. att riksdagen lämnar motionen 1978/79: 374 om en kompletterande utgåva av skriften Sjötrafikföreskrifter utan åtgärd.

Övriga sjöfartsändamål

6. **Handelsflottans pensionsanstalt m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna D 5—D 8 (s. 112—116) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar

1. till *Handelsflottans pensionsanstalt* ett anslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* ett förslagsanslag av 100 000 kr.,
3. till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
4. till *Ersättning till viss kanaltrafik* ett förslagsanslag av 1 000 kr.

Institut m. m.

7. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader.** Regeringen har under punkten E 2 (s. 120—121) föreslagit riks-

dagen att till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 57 526 000 kr.

Motionen

I motionen 1978/79: 1955 av Per Petersson (m) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om en snabb utredning om en mera samordnad — eventuellt gemensam — vädertjänst i vårt land.

Utskottet

Regeringens förslag om ett anslag av 57 526 000 kr. under förevarande punkt tillstyrks av utskottet.

I motionen 1978/79: 1955 hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om en snabb utredning om en mera samordnad — eventuellt gemensam — vädertjänst i vårt land. Det är enligt motionen angeläget att en fortsatt effektiv samordning säkerställs avseende utvecklingsplaner för civil och militär vädertjänst.

För närvarande pågår en utredning rörande Sveriges meteorologiska och hydrologiska instituts (SMHI) verksamhet och organisation m. m. Enligt utfärdade direktiv har den särskilt förordnade utredaren att bl. a. beakta de ändringar i SMHI:s verksamhet och organisation som statsmakternas beslut i anledning av flygtrafikledningskommitténs förslag kan medföra. De förslag kommittén avgav i sitt sista delbetänkande, (Ds K 1974: 15) Flygvädertjänst 1980, har behandlats i propositionen 1977/78: 5 om flygvädertjänstens system och organisation m. m. I propositionen framhöll föredraganden att förutsättningarna för en fortsatt integrering mellan civil och militär vädertjänst fortlöpande bör prövas. Detta arbete skulle formaliseras och ske inom en arbetsgrupp med företrädare för berörda myndigheter. Utskottet uttalade vid riksdagsbehandlingen av propositionen (TU 1977/78: 5, rskr 1977/78: 16) det angelägna i att en sådan prövning kommer till stånd och att som följd därav en mera långtgående integrering kan uppnås.

Utskottet hade även att behandla motioner vari bl. a. berördes frågan om försöksverksamhet med integrerad militär och civil vädertjänst. I anslutning därtill erinrade utskottet om SMHI-utredningen och förklarade sig utgå från att även spörsmål av det slag som tagits upp i motionerna kommer att aktualiseras.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av det fortsatta organisations- och utredningsarbetet anser utskottet att den förevarande motionen inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Förvaltningskostnader* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 57 526 000 kr.,
2. lämnar motionen 1978/79: 1955 om en samordning av den civila och militära vädertjänsten utan åtgärd.

8. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning m. m. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 3 (s. 122) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 3 800 000 kr.

9. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 4 (s. 122—123) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Uppdragsverksamhet* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 18 843 000 kr.

10. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Vädertjänst för luftfarten. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 5 (s. 123—124) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Vädertjänst för luftfarten* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 24 863 000 kr.

11. Bidrag till väderstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 6 (s. 124) och hemställer

att riksdagen till *Bidrag till väderstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 3 100 000 kr.

12. Statens väg- och trafikinstitut. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 7 (s. 124—127) och hemställer

att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.

13. Statens geotekniska institut m. fl. anslag. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna E 10—E 12 (s. 128—130) och hemställer

att riksdagen för budgetåret 1979/80 anvisar

1. till *Statens geotekniska institut* ett förslagsanslag av 1 000 kr.,
2. till *Bidrag till statens geotekniska institut* ett reservationsanslag av 6 059 000 kr.,
3. till *Statens geotekniska institut: Utrustning* ett reservationsanslag av 195 000 kr.

14. **Statens haverikommission.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten E 20 (s. 149—150) och hemställer

att riksdagen till *Statens haverikommission* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 1 445 000 kr.

Diverse

15. **Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 2 (s. 162—163) och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 486 905 000 kr., varav 7 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

16. **Ersättning till postverket för tidningsdistribution.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 3 (s. 164) och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till postverket för tidningsdistribution* för budgetåret 1979/80 anvisar ett anslag av 72 000 000 kr.

17. **Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 4 (s. 164—165) och hemställer

att riksdagen till *Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 4 548 000 kr.

18. **Beredskap för civil luftfart.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 5 (s. 166) och hemställer

att riksdagen

1. medger att beställningar av materiel för tekniskt underhåll av flygplanstyp Boving 747 får läggas ut inom en ram av 14 000 000 kr.,
2. till *Beredskap för civil luftfart* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 11 000 000 kr.

19. **Kostnader för visst värderingsförfarande.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 6 (s. 166—167) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.

20. **Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkten F 7 (s. 167) och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 12 500 000 kr.

Stockholm den 20 mars 1979

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Wiggo Komstedt (m), Margit Sandéhn (s), Eric Rejdnell (fp) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservationer

1. vid *punkten 3* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande *statsbidragssystemet för enskild väghållning* av Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Alfred Håkansson (c), Rune Torwald (c), Rolf Clarkson (m), Erik Johansson i Hållsta (c) och Wiggo Komstedt (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet har vid" och slutar med "motionen i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom av propositionen framgår tillstyrker flertalet remissinstanser de av ÖSEV föreslagna procentsatserna för statsbidragets storlek. Sålunda anses en höjning med fem procentenheter av normalbidraget och det förhöjda bidraget befogad med tanke på de ökade standardkrav som till följd av trafikökningar ställs på de enskilda vägarna.

Utskottet finner i likhet med motionärerna en ökad statsbidragsgivning till det enskilda vägväsendet inte minst av rättviseskäl motiverad. Den som inte bor vid allmän väg skall inte behöva bära tunga kostnader för att få sin trafikförsörjning ordnad. Det finns också anledning påpeka att en-

skilda vägar ofta har trafik som inte har anknytning till någon av de fastigheter som får betala kostnaderna. ÖSEV påpekar att den typ av trafik som inte skapas av väghållarna har ökat under senare år: Härigenom ökar slitaget, och större krav ställs på underhåll av vägarna.

Under hänvisning härtill samt till vad motionärerna i frågan i övrigt anfört vill utskottet föreslå att regeringen förelägger riksdagen ett nytt förslag i frågan i enlighet med vad ÖSEV föreslagit, dvs. en femprocentig höjning. Förslag härom, inkluderande en häremot svarande anslagsomräkning, bör enligt utskottets uppfattning framläggas i nästkommande års budgetproposition.

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

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen

- a. med anledning av regeringens förslag och motionen 1978/79: 1409 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande höjning av bidragsprocenten för enskild väghållning m. m.,
- b. i övrigt godtar de i propositionen förordade riktlinjerna för ett nytt bidragssystem för enskild väghållning,

2. vid punkten 3 (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande anslaget till *Drift av statliga vägar* av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som ansett att utskottet bort tillstyrka motionen 1978/79: 966 och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "motionerna i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet har vid sin prövning av anslagsfrågan funnit sig inte kunna godta de båda förstnämnda yrkandena. Det är dock ostridigt att genom den av föredraganden förordade anslagsminskningen i förhållande till vägverkets äskande trafikanterna får acceptera ojämnare vägar med risk för ökat antal olyckor, inte minst s. k. vattenplaningsolyckor, och ökade kostnader för fordonsslitage och bränsleförbrukning. Vidare måste den planerade satsningen på beläggning av bäriga grusvägar genom ytbehandling, s. k. Y1G, minskas från 75 milj. kr. till 55 milj. kr., vilket innebär att 600 km grusväg inte kan föras med beläggning under år 1980.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att grusvägarna utgör 45 % av statsvägarna och motsvarar 45 000 km. Stora delar av landet är därför för sin transportförsörjning beroende av grusvägar. Grusvägbana medför att trafikanterna får en betydligt lägre vägstandard än på belagda vägar, t. ex. genom ojämnare vägbana, nedsmutsning och dammbildning, vilket medför ökat fordonsslitage, högre bränsleförbrukning och lägre komfort.

För väghållaren innebär grusvägarna höga underhållskostnader. Det är därför enligt utskottets uppfattning angeläget att vägverkets planerade satsning på beläggning av grusvägar kan fullföljas. Anslaget för drift av statsvägar bör därför höjas med 20 milj. kr. för de arbeten som enligt det föregående av vägverket beräknats dra en kostnad av 75 milj. kr. En sådan anslagsökning torde också vara mycket lönsam från samhälls-ekonomisk synpunkt genom de minskade kostnaderna för trafikanterna och väghållaren.

Anslaget bör sålunda enligt utskottets uppfattning och med bifall till motionen 1978/79: 966 tas upp med 2 255 milj. kr.

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79: 644, yrkandet 1, och 1978/79: 1946 samt med bifall till motionen 1978/79: 966 till *Drift av statliga vägar* för budgetåret 1979/80 anvisar ett reservationsanslag av 2 255 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. vid *punkten 3* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till väg- väsendet) beträffande anslaget till *Drift av statliga vägar* av Wiggo Komstedt (m) som ansett att utskottet bort tillstyrka motionen 1978/79: 1946 och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "motionerna i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom i motionen 1978/79: 1946 framhållits krävs för att stoppa den omfattande kapitalförstöring som f. n. äger rum på statsvägnätet en volymökning för vägunderhållet med ca 200 milj. kr. Denna kapitalförstöring påverkar i hög grad flera faktorer på våra vägar. Trafiksäkerheten torde höra till den väsentligaste i detta sammanhang.

Den totala eftersläpningen av underhållsåtgärder på statsvägarna beräknas av vägverket f. n. uppgå till omkring 1 500 milj. kr.

Det anses också numera klarlagt att trafiksäkerheten står i relation till vägstandarden. Vägverket har konstaterat en nedgång i olycksfrekvensen med minst 50 % efter en vägombyggnad. Ingen kan påstå att den senaste 10-årsperiodens årliga statistik med 1 000 döda och ca 20 000 skadade per år inte innebär en samhällsekonomisk förlust värd att beakta i detta sammanhang.

Ett försämrat vägunderhåll innebär vidare en negativ faktor för den svenska energiförbrukningen. Dåligt underhållna vägar kan beräknas öka energiåtgången för bilisterna med ca 20 %.

Dagens låga anslagsnivå motiveras ofta med att det inte finns tillräckligt med pengar. En ökad satsning på vägunderhållet får dock enligt utskottets uppfattning inte uppfattas som att man försvårar satsningar på andra samhällssektorer.

Utskottet anser mot bakgrund av det anförda att anslaget i årets budgetproposition till vägverkets driftverksamhet bör ökas med 264,5 milj. kr. till 2 499,5 milj. kr. så att det uppgår till det i vägverkets petita angivna verksamhetsalternativet II.

Härigenom tillgodoses också yrkandet i motionen 1978/79: 966 om en med 20 milj. kr. förhöjd medelsanvisning samt i det närmaste jämväl yrkandet i motionen 1978/79: 644 om höjning av anslaget med 300 milj. kr.

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79: 644, yrkandet 1, och 1978/79: 966 samt med bifall till motionen 1978/79: 1946 till *Drift av stalliga vägar* för budgetåret 1979/80 anvisar 2 499 500 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. vid *punkten 3* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till vägväsendet) beträffande fortlöpande prövning av *avgiftsfinansiering* av väg- och brobyggnadsprojekt av Carl-Wilhelm Lothigius, Rolf Clarkson och Wiggo Komstedt (samtliga m) som anser att utskottet bort tillstyrka motionen 1978/79: 1398, yrkandet 4, och att därför

dels den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "motionsyrkandet i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som motionärerna därvid anført bör regeringen beträffande större väg- och brobyggnadsprojekt ge vägverket ett stående uppdrag att vid varje projekt studera möjligheterna att införa en avgiftsfinansiering och möjligheterna att därigenom tidigarelägga projektet. Av den senaste studien som vägverket gjort beträffande avgiftsfinansiering framgår bl. a. att detta är en möjlig väg om metoden kommer in i ett tidigt skede. Det är enligt utskottets bestämda uppfattning angeläget att en sådan ordning kommer till stånd att projekt kan tidigareläggas med avgiftsfinansiering som inte höjer samhällets totalkostnader för ett projekt. Däremot sänks samhällsutgifterna för dålig trafikekonomi och hög olycksfrekvens. För den enskilde blir det bättre trafikmiljö och kortare/billigare resväg.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker följaktligen motionen i denna del.

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

dels utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79: 1398, yrkandet 4, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført om prövning av avgiftsfinansiering av planerade större vägbyggnadsprojekt,

5. vid *punkten 4* (Statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader m. fl. anslag) beträffande *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som ansett att utskottet bort tillstyrka motionen 1978/79: 645, yrkandet 6, och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Även utskottet" och slutar med "berörda del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill med anledning härav erinra om att nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF) är ett folkrörelseförankrat organ för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Föreningen driver genom sin barn- och ungdomsavdelning, Barnens trafikklubb, förskoleverksamhet, verksamhet i grundskola och gymnasieskola samt ungdomsverksamhet.

Den anslagsökning på 300 000 kr. som regeringens budgetförslag innebär torde knappast räckta till för oförändrad verksamhetsvolym. För att möjliggöra en ökad satsning på barn- och ungdomsverksamheten bör bidraget till NTF därför höjas med ytterligare 600 000 kr. Därmed bör det bli möjligt att vidga medlemsrekryteringen till Barnens trafikklubb till andra grupper än dem som f. n. deltar, dvs. till familjer eller ensamstående föräldrar med en svagare social och ekonomisk ställning. Det bör t. ex. möjliggöra för NTF att sprida materialet gratis, i form av en försöksverksamhet riktad till vissa grupper av barn och/eller vissa bostadsområden.

Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att trafiksäkerhetsinformationen förs ut lokalt och regionalt. Det är vidare viktigt att kommunerna kompletterar trafiknämndernas planerings- och beslutsfunktioner med ett frivilligt trafiksäkerhetsarbete. Den förordade ökningen av statens bidrag till NTF bör också möjliggöra en fortsatt utbyggnad av de lokala trafiksäkerhetsföreningarna.

Utskottet tillstyrker med det anförda motionen 1978/79: 645 i här berörda del.

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79: 645, yrkandet 6, till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* för budgetåret 1979/80 anvisar ett anslag av 4 750 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Särskilt yttrande

Vid *punkten 3* (Allmän översikt över utvecklingen. Anslagen till väg- väsendet) av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugos-

son, Birger Rosqvist, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som anförde:

I årets budgetproposition har kraftiga prutningar skett när det gäller anslagen till vägväsendet. Detta gäller såväl byggande som drift. På byggnadssidan kompenseras dock prutningarna av vägverkets anslag till viss del genom att stora belopp ställs till vägbyggandets förfogande genom anslag via AMS. Anslagsreduceringen på driftsidan innebär en fortsatt förslitning av vägarna, och eftersom redan trepartiregeringen i föregående års budget inte heller anvisade medel för att upprätthålla ett vidmakthållandeprogram inger årets budgetförslag för vägverkets del stor oro.

Med hänsyn till medelstildelningen för år 1980 kan femårsplanen för driftsidan inte infrias. Denna femårsplan utarbetades år 1978 och gäller perioden 1979—1983. Som exempel på regeringens prutningar på driftsidan i årets budget kan pekas på anslaget Drift av statsvägar. I propositionen föreslås 2 235 milj. kr. vilket är ca 220 milj. kr. lägre än den vidmakthållandenivå man räknat med i femårsplanen. Följden blir en fortsatt förslitning av vägarna och på sikt svårigheter att upprätthålla den nuvarande servicenivån. När det gäller underhåll av vägbeläggningar innebär prutningen en reduktion med 140 milj. kr. i förhållande till vidmakthållandenivån. På sikt kommer detta att påverka möjligheterna att upprätthålla servicestandarden med ökad säkerhetsrisk och minskad framkomlighet som följd.

Från socialdemokratiskt håll beklagar vi att regeringen i sin budgetbehandling av vägverkets anslag icke ansett det angeläget att slå vakt om vägkapitalet och anvisat medel svarande mot ett vidmakthållandeprogram. Det är förvånande med tanke på de angrepp man från borgerligt håll gjorde på den socialdemokratiska regeringens vägpolitik. Under de senaste åren då de borgerliga partierna haft ansvaret för denna politik har anslagen till vägväsendet reducerats mycket kraftigt. Med hänsyn till budgetsituationen och den ekonomiska situation regeringen försatt landet i har vi från socialdemokratiskt håll icke ansett oss kunna föreslå någon uppräkningsplan av anslagen. Situationen på vägsidan är dock enligt vår mening så allvarlig att regeringen noga bör pröva möjligheterna att i kompletteringsbudgeten anvisa ytterligare medel till vägverket. Även ur sysselsättningsynpunkt inger reduktionen av anslagen till driftsidan oro, och vi förutsätter därför att regeringen med hänsyn härtill prövar möjligheten att via arbetsmarknadspolitiska medel öka anslagstildelningen.