

Motion till riksdagen 2005/06:T253

**av Magdalena Andersson och Bengt-Anders
Johansson (m)**

Riksväg 40

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utbyggnad av riksväg 40.

Motivering

Riksväg 40 mellan Jönköping och Göteborg utgör tillsammans med E 4:an en huvudförbindelse mellan Göteborg och Stockholm. Sträckan Göteborg–Borås är utbyggd till motorväg. Vad gäller sträckan Borås–Jönköping är det nu dags att gå från planer till handling.

Riksväg 40 har diskuterats år efter år. Den har varit med i Vägverkets nationella plan för utbyggnad av Vägverket under lång tid. Men hela tiden har nödvändig utbyggnad skjutits på framtiden.

Sträckan mellan Jönköping och Borås är mycket farlig. Som trafikant känner man det påtagligt, och i folkmun kallas den ofta för ”dödens väg”. Nästan varje gång man färdas utmed vägen ser man olyckstillbud som vid ogynnsamma tillfällen kan resultera i allvarliga olyckor. Svenska Vägförbundet kallar situationen vid vägen för katastrofal.

Fakta om trafikarbetet på vägen finns i Vägverkets underlagsrapport 2003:107. Där framgår att riksväg 40 är en del av huvudförbindelsen mellan storstadsregionerna Göteborg och Stockholm (via E 4) och har fått stor betydelse för den långväga trafiken mellan dessa städer. Vägen är också viktig som förbindelse mellan Göteborg, Borås och Jönköping och har också på många sträckor en omfattande arbetspendling. Riksväg 40 ingår också i det av EU utpekade vägnätet ”Trans-European Road Network”. Trafiken uppgår till mellan 7 000 och 35 000 fordon per dygn.

För att något dämpa farten har Vägverket prytt sträckan med s.k. plåtpolisser, dvs. fortkörningskameror.

Den stora trafikmängden, de många olyckorna, tillsammans med bilisternas rättmätiga krav att kunna färdas säkert och snabbt på en av våra mest

Fel! Okänt namn på

trafikerade vägar, leder till slutsatsen att vägen omgående måste få medel till ombyggnad och utbyggnad till motorväg. Bristen på investeringsmedel är en följd av regeringens vägpolitik och kan inte längre accepteras. Det finns inga godtagbara skäl att behöva vänta ytterligare 10–15 år innan vägbygget kan påbörjas. Det krävs omedelbara åtgärder.

När det gäller infrastrukturinvesteringar så finansieras de på det vanliga, traditionella sättet med anslag över statsbudgeten och direktavskrivning. Ett alternativ till detta är att använda s.k. PPP-finansiering (public-private partnership), något man med framgång använder i internationella sammanhang. I t.ex. Finland, Norge och Storbritannien har vägar blivit byggda flera år tidigare än vad som hade varit möjligt med konventionell finansiering och dessutom med avsevärda kostnadsbesparingar och andra vinster av samhällsekonomisk natur.

Vägverket har föreslagit några tänkbara vägsträckor där modellen skulle kunna tillämpas. En av dem är riksväg 40 mellan Jönköping och Borås. Principen är att en entreprenör bygger vägen och att staten sedan hyr vägen under en bestämd tid. En förutsättning är att bilisten inte skall märka någon skillnad, dvs. inga vägtullar.

Det finns flera utredningar, bl.a. Näringsdepartementets egen, som har kommit fram till att PPP-modellen har många fördelar:

- Ökad effektivitet och därmed samhällsekonomiska vinster.
- Mer rättvis fördelning av kostnaderna under anläggningens nyttjandetid.
- Ökade möjligheter att sätta igång projekt utan att belasta statsbudgeten.
- En jämnare utbyggnadstakt och lägre kostnader för byggnation och underhåll.

Vi anser att tiden nu är mogen att också i Sverige prova alternativ finansiering enligt denna modell. Vägverket bör därför enligt vår mening få i uppdrag av regeringen att inleda förhandlingar för att färdigställa återstående sträcka på riksväg 40 till motorväg, enligt PPP-modellen.

Stockholm den 23 september 2005

Magdalena Andersson (m)

Bengt-Anders Johansson (m)