

# Motion till riksdagen

1986/87:T337

Bertil Danielsson m. fl. (m)

Upprustning av Europaväg 66

---

Betydelsen av goda kommunikationer ökar alltmer. Snabba, säkra och billiga person- och godstransporter är avgörande för näringslivets och många regioners utveckling.

Genom de ökade godsmängderna och en strävan från näringslivets sida att minska kapitalbindningen i varulager har kravet på hög vägstandard, som möjliggör snabba och punktliga leveranser, vuxit sig allt starkare. Fördelarna med ett väl utbyggt vägsystem är också påtagliga för persontrafiken. Restiden minskar, trafiksäkerheten ökar och miljön förbättras i framför allt tätorterna.

Det kan spåras ett samband mellan en regions utveckling och dess transportsystem. Expansiva regioner har oftast goda förbindelser och hög standard på de olika transportmedlen. Omvänt kan konstateras att svaga regioner ofta har dåliga förbindelser och låg standard på väg och järnväg.

Ett av dessa sistnämnda områden är sydöstra Sverige, där stagnation och befolkningsminskning är kännetecknande för utvecklingen. Kalmar län saknar nord-sydgående järnväg, och tågresa till Stockholm från Kalmar och Blekinge län måste resa västerut till stambanan i Alvesta – en sträcka på ca 130 km – innan färden norrut kan anträdas.

Genom att järnvägsförbindelserna för denna del av landet är bristfälliga får vägförbindelserna en ökad betydelse. Den viktigaste vägen genom sydöstra Sverige är E 66. Dess standard är på långa sträckor god, men den har samtidigt flera undermåliga vägavsnitt. En upprustning av E 66 framstår därför som mycket angelägen.

En rad positiva effekter uppnås om E 66 snarast rustas upp i hela sin sträckning. På vissa avsnitt är vägbredden inte större än nio meter, vilket är klart otillräckligt. Upprustad bör den inte på något vägavsnitt få mindre bredd än 13 meter och tillåta en hastighet på 90 km/tim.

En bredare väg ger ökad trafiksäkerhet. Även andra standardhöjande åtgärder såsom större kurvradier, mindre lutningar, bättre sikt m.m. förbättrar vägens trafiksäkerhet. En utbyggnad till 13 meters bredd medför att olyckskostnaderna reduceras.

Förändringar i vägens linjeföring, bredd, beläggning och hastighetsbegränsningar är exempel på faktorer som påverkar framkomligheten och därmed restiden. Vägförkortningar ger direkt en tidsvinst och samtidigt en ekonomisk vinst.

Vägförkortningar och högre vägstandard leder dessutom till lägre fordonskostnader.

Beräkningar visar att den trafikekonomiska vinsten som uppkommer vid en upprustning av E 66 mellan Malmö och Norrköping uppgår till ca 55 milj. kr. per år. Bara i Kalmar län är vinsten ca 20 milj. kr. Avkastningen av de investerade pengarna – totalt ca 600 milj. kr. – är god.

Trots att en förhöjd standard på E 66 är angelägen och nödvändig för denna del av Sverige, och trots att den trafikekonomiskt är mycket lönsam, ligger investeringarna långt i framtiden. Enligt de planer som presenterats kan det dröja fram emot år 2000 innan de i sin helhet förverkligats. Detta vore ödesdigert för hela regionen.

Finansiering över statsbudgeten synes inte kunna ske med nuvarande politiska majoritet inom överskådlig tid, men det är nu som satsningen behöver göras. I detta läge måste andra idéer och lösningar prövas.

Eftersom framför allt näringslivet har stort behov av vägförbättringar har företag inom bl. a. byggbranschen visat intresse av att medverka vid finansiering av vägprojekt i västra Sverige. Dessa tankegångar bör föras vidare.

Det borde vara en självklarhet att ta till vara alla de möjligheter som finns att tidigarelägga en angelägen väginvestering. De blockeringar och låsningar från regeringens och socialdemokraternas sida som innebär att all verksamhet av denna karaktär ovillkorligen skall ske via staten och direktfinansieras över statsbudgeten måste brytas.

En möjlighet vore att ge vägverket i uppdrag att låta privata företag i eller utanför vägbyggnadsbranschen utarbeta planer och tidsscheman för väginvesteringar på E 66. Finansieringen skall ske av inblandade företag. Arbetsplaner och investeringsnivåer skall genom särskilt avtal godkännas av vägverket.

Efter arbetenas avslutande övertar vägverket drift och underhåll av resp. vägvagn. I ett särskilt avtal skall fastställas på vilket sätt staten skall avbetala de gjorda investeringarna. Särskild vävgift får inte tas ut.

Den föreslagna skissen kan givetvis utformas på olika sätt beroende på parternas olika bedömningar, men huvudlinjen att låta pröva privat kapital till väginvesteringar får inte överges.

Fördelarna med detta skissade förslag är flera, varvid särskilt kan nämnas några:

1. De positiva effekterna av en väginvestering kommer näringslivet och regionen snabbare till godo.
2. De trafikekonomiska vinsterna tas till vara tidigare.
3. Statens budget belastas inte i ett ekonomiskt kärt läge.
4. Nya arbetstillfällen skapas utan att den offentliga sektorn växer.

Eftersom vårt förslag är nytt och oprövat i Sverige bör det utformas som ett pilotprojekt och senare kunna ligga till grund för liknande uppläggning av andra väginvesteringar i andra delar av landet.

## Hemställan

Mot. 1986/87  
T337

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer vi  
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i  
motionen anförts om tidigareläggning av väginvestering på E66  
genom privat finansiering utanför statsbudgeten.

Stockholm den 27 januari 1987

*Bertil Danielsson (m)*

*Ewy Möller (m)*

*Karl-Gösta Svenson (m)*