

Motion

1981/82: 1410

Gunnar Oskarson m. fl.

Fortsatt uthyggnad av Europaväg 6

E 6 är en av landets mest betydelsefulla trafikleder. Den har på delen genom Halland, liksom i Skåne och i Göteborgsregionen, en hög trafikbelastning med markant inslag av tung trafik (10 000–15 000 fordon/dygn varav 20–25 % lastbilar).

Utbyggnad av E 6 i Halland har pågått under hela 1960- och 1970-talet och pågår f. n. på en 6 km lång delsträcka norr om Varberg fram till riksväg 41 mot Borås. Denna delsträcka beräknas bli färdig till årsskiftet 1983-1984. Därmed är 8 1/2 mil av de 15 1/2 milen E 6 i Halland utbyggda till en trafiksäker standard, motorväg eller motortrafikled. Ytterligare ca 3 mil av E 6, nämligen delen mellan Halmstad och Falkenberg, har breddats under 1970-talet, vilket förbättrat framkomligheten. Trafiksäkerheten försämrats emellertid genom anslutningar i plan av enskilda och allmänna vägar. Det mest akuta problemet från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt är emellertid delen från Falkenberg till riksväg 41 norr om Varberg, en sträcka på drygt 3 mil. E 6 är på denna del endast 8 m bred och kantad av utfarter och randbebyggelse. Möjligheterna till omkörning är mycket begränsade.

De närmast aktuella delarna för en fortsatt utbyggnad av E 6 är mellan anslutningen med pågående vägbygge vid riksväg 41 och Långås samt från Långås till Vinberg med anslutning till Falkenberg. Den totala längden av dessa båda delar är 3 mil, och kostnaden uppskattas till sammanlagt ca 250 milj. kr.

Utbyggnad av dessa delar medför en förbättrad transportekonomi för trafiken på E 6 och därmed motsvarande fördelar för näringslivet.

Trafiksäkerheten får en förbättring som erfarenhetsmässigt kan uppskattas till ca 40 polisrapporterade olyckor per år. Dessa båda effekter av projekten kan värderas till en tioprocentig avkastning på investerat kapital. Till dessa effekter kommer betydande fördelar för samhällsutbyggnad och miljö.

Samhällsutbyggnadseffekterna avser framför allt utbyggnaden av Varbergs centralort. F. n. hämmas Varbergs utbyggnad av den befintliga E 6-an. Genom att E 6 flyttas ut i nytt läge utanför Varberg kan utbyggnaden av samhället ske på ett från markhushållningssynpunkt acceptabelt sätt. Denna fördel uppväger mer än väl det intrång i jordbruksmarker som en ny sträckning för E 6 medför. Fördelar från miljösynpunkt uppnås för bebyggelsen i Varberg och mellan Varberg och Falkenberg utmed den befintliga E 6-an genom att trafiken med dess imissioner och risker minskas radikalt.

Förutom dessa påtagliga effekter av en fortsatt utbyggnad av E 6 kan pekas på ytterligare några positiva effekter som skiljer vägobjekt från många andra investeringsobjekt.

Nettokostnaden är låg, mellan 30 och 50 % av bruttokostnaden. Med nettokostnad avses här kostnaden efter avdrag av skatter och andra återbetalningar till staten, stilleståndskostnad för maskiner och motsvarande bidrag till arbetskraften.

Eftersom vägbyggnad till stor del består i flyttning av berg, jord o.d. är importandelen låg, endast ca 10 % totalt. De material som måste importeras är huvudsakligen bränsle och asfalt.

Sysselsättningseffekten av ett vägobjekt är god om man medräknar bl. a. sysselsättningen för lastbils- och maskinföretag.

Slutligen kan också konstateras att vägar har låga driftkostnader, endast några promille av investeringen.

Mot bakgrund av det ovanstående är det väsentligt att planeringen för de närmast aktuella nya etapperna av E 6 bedrivs så att de kan byggas som en omedelbar fortsättning av nu pågående arbeten och att prioriteringen av vägverkets medel anpassas härtill.

Med hänvisning till ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående fortsatt utbyggnad av E 6 genom Halland.

Stockholm i januari 1982

GUNNAR OSKARSON (m)

EVERT HEDBERG (s)

LARS SVENSSON (s)

ULLA-BRITT ÅBARK (s)

CHRISTER EIREFELT (fp)

OWE ANDRÉASSON (s)

SVEN ERIC LORENTZON (m)