

Motion

1981/82: 787

Bertil Jonasson m. fl.

Tidigareläggande av brobyggen

Vägverket fick i proposition 1980/81:20 om besparingar i statsverksamheten m. m. regeringens uppdrag att utreda möjligheterna till besparingar i färjetrafiken bl. a. genom brobyggande. Utredningar visar att det i många fall är klart lönsamt att ersätta färjeförbindelser med broar. Broförbindelser innebär också påtagliga fördelar för trafikanterna.

Det ansträngda statsfinansiella läget medger emellertid inte att ytterligare budgetmedel avdelas för brobyggande. Det bör dock framhållas att regeringen – utöver vad riksdagen beviljat vägverket – under 1981 anvisat ytterligare 209,4 milj. kr. för sysselsättningsbefrämjande väg- och broinvesteringar. Genom dessa beslut anvisades bl. a. 40 milj. kr. för följande broinvesteringar: Bro vid färjeleden Liljedal-Ed (S), bro vid färjeleden Strömsnäs-Svanön (Y), bro vid färjeleden Skurun-Flatnor (Z) och bro över Vindelälven vid Bjursele (AC). Vidare har arbetsmarknadsstyrelsen genom länsarbetsnämnden i Norrbottens län anvisat medel för byggande av två broar över Torne älv.

De broar som ur planerings- och projekteringssynpunkt kan vara aktuella att bygga under de närmaste två åren är, enligt departementschefen, följande:

Län	Objekt	Milj. kr.	Återbetalningstid (år)
B	1179 Trästa – Fjäll	12,6	13
D	957 Ekhammar – Björksundet	11,2	21
E	817 Skeppsgården – Åsvik	7,2	10
O	720 Klädesholmen – Bockholmen	15,1	10
R	1024 Brosunden – Rosendalen	4,2	5
S	723 Stodene – Almar	13,4	22

En förutsättning är dock att finansieringsfrågan kan lösas.

Några stora byggföretag har god likviditet och outnyttjade personella resurser. Vi har också erfarit att vissa av dessa är intresserade av att finansiera brobyggande genom ett slags "leasingförfarande". Detta kan ske på så sätt att vägverket avtalar med ett byggföretag att bygga och finansiera en bro. Byggföretaget får sedan en avtalad årlig "leasingavgift" ur vägverkets driftsanslag motsvarande kostnaderna för färjedriften. Efter leasingperiodens utgång är den aktuella bron statens egendom. Några "tullbroar" är det alltså ej fråga om.

Med denna form av finansiering borde det vara möjligt att, utan anslagsökning till vägverket, snabbare ersätta färjeförbindelser med broar än vad som med nuvarande regler är ekonomiskt möjligt.

Självfallet måste vägverkets prioriteringar vara avgörande för vilka broar som skall byggas. Ett ökat brobyggande kan också medverka till en förbättrad service vid de kvarvarande färjelederna genom att färjor vid indragna färjeleder frigörs. Samtidigt borde på detta sätt ökad sysselsättning kunna åstadkommas under det närmaste året, som ju präglas av låg byggaktivitet.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen hos regeringen hemställer om att möjligheterna att på i motionen angivet sätt tidigarelägga byggande av broar prövas.

Stockholm den 20 januari 1982

BERTIL JONASSON (c)

RUNE TORWALD (c)

IVAR FRANZÉN (c)

GÖSTA ANDERSSON (c)

ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c)

INGEGÄRD OSKARSON (c)

STINA ELIASSON (c)