

Motion till riksdagen

1987/88: T54

av Görel Bohlin och Olle Grahn (m, fp)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

Alternativ finansiering av vägbyggen

Målet för väghållningen är att medborgarna och näringslivet i landets alla delar skall erbjudas en tillfredsställande transportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det är då väsentligt att medelstillelning och åtgärder för att förbättra kommunikationerna medverkar mot detta mål.

I den trafikpolitiska propositionen 1987/88:50 föreslår regeringen liksom i föregående budgetproposition ett anslag för bidrag till byggande av kommunala vägar och gator om 370 milj. kr. Ur detta anslag lämnas kommunerna stöd till kostnaderna för vägbyggen. Av anslaget till byggande av statliga vägar, riksvägar, om drygt 1 miljard kr. kommer en mycket liten del till Stockholms län. Länets andel av detta anslag som fördelas över landet med kommunernas och länsstyrelsernas prioritering som underlag har successivt minskat under senare år till mindre än 10 %. Av det s. k. bärighetspaketet lär länet knappast få någon andel liksom tidigare inte av de sysselsättningsmedel som används för vägbyggnad.

Konsekvensen av denna fördelning blir att angelägna projekt i Stockholmsområdet liksom i övriga storstadsområden förskjuts allt mer i tiden.

Detta är till nackdel såväl ur miljösynpunkt för dessa regioner som ur trafikflödessynpunkt såväl inomregionalt som för all den varutransport från andra delar av landet som måste passera genom framförallt Stockholms- och Göteborgsregionerna.

Stockholmsområdet saknar i motsats till flertalet andra jämförbara storstäder färdigutbyggda kringfartsleder, s. k. ringled. En viktig orsak till detta är de låga anslagen till vägbyggnad till Stockholms län.

Förbättrade kringfartsmöjligheter skulle radikalt förbättra trafiksituationen i regionen i allmänhet och miljöförhållandena i innerstaden i synnerhet. En ringled skulle göra det möjligt att flytta huvuddelen av trafiken från innerstaden till "Ringens" och i stället ge plats för kollektivtrafik, cyklisterna och gående.

I strävandena att trots det begränsade ekonomiska utrymmet bygga ut ringen runt Stockholm, är det angeläget att ta till vara alla möjligheter till alternativ finansiering. En sådan möjlighet föreligger genom det s. k. Österledsprojektet. Projektet innebär att man bygger ett avgiftsfinansierat väg- och tunnelsystem som sträcker sig från Roslagstull till Nacka trafikplats via Frihamnsområdet. Denna Österled har länge betraktats som den felande länken

mellan Stockholms norra och södra regioner. Som en del av ringen är Österleden i hög grad att betrakta som ett miljöprojekt. Bakom projektet står de svenska företagen Atlas Copco, Arcona, Fläkt och Skanska. Finansieringen kan klaras av ett svenskt konsortium bestående av ledande banker, försäkringsbolag och andra finansiella institutioner. Avsikten är att tillsammans med de berörda kommunerna bilda ett bolag som skall äga, finansiera, projektera, bygga och driva Österleden till den överläts till kommunerna. Överlåtelsen beräknas ske omkring år 2020 då vägavgifterna enligt kalkylerna har finansierat hela projektet. De projektansvariga har också förklarat sig beredda att bidra till finansieringen av de anslutande länkar som behövs.

Regeringen föreslår i den trafikpolitiska propositionen, att väglagen ändras så att det blir möjligt att ta upp avgifter från trafikanterna för begagnande av allmän väg. Dock skall enligt förslaget regeringen pröva varje enskilt fall där det är aktuellt att ett vägbyggnadsprojekt helt eller delvis skall finansieras genom sådana bidrag från andra intressenter.

Formerna för genomförandet av vägbyggnadsobjektet, finansieringen av dessa samt hur vägen skall upplåtas för allmänheten skall beslutas av regeringen. I propositionen slås fast som grundprincip att det allmänna också i fortsättningen skall vara väghållare för vägar som behövs för den allmänna samfärdseln.

Vi biträder förslaget om en mer öppen och förutsättningslös ordning när det gäller vägfinansieringsfrågorna. Möjligheterna till alternativ finansiering är dock även efter förslagets genomförande för begränsade. Det finns ingen anledning att principiellt utesluta andra väghuvudmän än stat och kommuner, i vart fall inte om meningen är att, såsom i Österledsprojektet, det allmänna skall överta väghållarskapet sedan avgifterna finansierat projektet. Det är tvärtom en fördel att låta enskilda intressenter ta den "affärsrisk" som investeringen för med sig.

Överhuvudtaget måste kommunerna få större möjligheter att själva bedöma såväl finansierings- som huvudmannaskapsfrågorna. Kommunerna får inte undanhållas möjligheten till alternativ finansiering av den modell som Österledsprojektet innebär. Österledsprojektet visar att en sådan finansieringsmodell också kan bidra till finansieringen av anslutande vägprojekt.

Hemställan

Det bör säkerställas att möjligheter skapas till gagn för bl. a. en ringled kring Stockholms innerstad.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kommunerna själva skall kunna lösa vissa vägfinansieringsfrågor, t. ex. enligt modell Österledsprojektet,
2. att riksdagen avslår regeringens förslag om att varje sådant enskilt vägfinansieringsärende skall beslutas av regeringen.

Stockholm den 29 januari 1988

Görel Bohlin (m)

Olle Grahn (fp)