

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2015/16:3022

av Ola Johansson (C)

### Infrastruktursatsningar i Hallands inland

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar endast bör belastas med anläggningskostnad och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nettonuvärdeskvoten för vägar bör breddas i syfte att spegla samhällsnyttan i kombinerade väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägstandarden, som en kombinerad investering på RV 153 och RV 154, bör stärkas för att ta till vara den fulla tillväxtpotentialen i Falkenbergs och Varbergs inland och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att befintlig järnvägsinfrastruktur och trafik bör förbättras i syfte att göra arbetspendlingen mer attraktiv i öst–västlig riktning och tillkännager detta för regeringen.

#### **Motivering**

Nettonuvärdeskvoten (NNK) eller samhällsnyttoprincipen tar inte fullt ut hänsyn till behovet av att tillgängliggöra arbetsplatser och kommersiella centrum som ligger utanför större samlade bebyggelseområden, såsom storstadsregioner och kommuncentra. Ett exempel är ett välkänt och etablerat handelsområde i Ullared, som huvudsakligen nås via två vägar, RV 153 och RV 154. Ingen av dessa värderas så högt enligt samhällsnyttoprincipen att de prioriteras i de nu gällande infrastrukturplanerna, då dessa båda vägar i kalkylerna värderas var för sig. Den samlade nyttan i att båda rustas till trafiksäker standard borde vara avgörande, då det handlar om att minimera

olycksrisker, samt att kombinera tung trafik till och från industrier på det sydsvenska höglandet med stundtals mycket stor belastning av persontransporter till och från landets mest besökta och välkända handelscentrum.

Det dynamiska spelet mellan å ena sidan framåtsyftande investeringar i ny och befintlig infrastruktur och å andra sidan ett latent behov av arbetspendling och tillväxt, lokalt är inte till fullo kartlagt. Bruttoinvesteringar i vägkapacitet kan ge långsiktiga positiva effekter på lokal BNP. Även järnvägens förädlingsvärde stimulerar BNP:s förändringsförlopp. Att omsätta nationella tillväxtmått till lokala förhållanden på detta sätt vore ett intressant sätt att värdera hur långsiktig lokal och regional utveckling kan stärkas genom att den följs upp med investeringar i infrastruktur. Det vore intressant att se en ort utvecklas från att ha varit ett mindre samhälle, till att bli ett regionalt centrum med företag, offentlig service och stor befolkningstillväxt.

Ullared är bland annat känt för att orten huserar Sveriges utan konkurrens största besöksmål – ett handelscentrum med 4,8 miljoner besökare 2014 och med redan beslutad utbyggnad för en tillväxt på 10 procent årligen. I närområdet genereras ungefär 2 000 jobb, endast inom företaget. Inräknat service, transporter och tjänster är det betydligt fler. RV 153 från Varberg passerar genom samhället och vidare mot Småland. RV 154 från Falkenberg korsar RV 153 på sin väg mot Västra Götaland. Det bör tilläggas att båda vägsträckningarna genom sin koppling till E6, samt Varberg med hamn, sågverks- och massaindustri är av stort intresse ur ett sydsvenskt perspektiv, för export och förädling inom landet.

Statliga investeringar i dessa båda vägar som höjer standarden och ökar säkerheten är viktiga för Region Hallands utveckling och möjlighet att utvecklas till en sammanhållen arbetsmarknad med tyngdpunkten förlagd österut och mot mitten. Halland har trots sin relativt lilla befolkning visat att man lyckats väl som region. Nu finns det möjligheter att genom att stärka de öst-västliga förbindelserna via de ovan nämnda väginvesteringarna och satsningar på spårbunden trafik längs Viskadalsbanan, Halmstad–Nässjö och Markarydsbanan förbättra utbytet av varor, arbetskraft och tjänster med kommuner som idag ingår i Västra Götalands, Jönköpings och Kronobergs län.

Nettonuvärdeskvoten måste revideras för att utväxla redan befintlig tillväxt, som exempelvis kring Ullared och för att generera tillväxt. Den får heller inte belastas med kostnader som inte är direkt hänförliga till den aktuella utbyggnaden. Vissa viktiga vägprojekt för en kommun kan slås ut eller får en lägre prioritering på grund av att

vägen belastas med kostnader för bl.a. antikvariska utredningar och utgrävningar. Dessa vägprojekt får oftast en betydande kostnadsökning där beräkningen av nettonuvärdeskvoten blir en orättvis belastning i förhållande till andra vägprojekt som inte har eller belastas med nämnda kostnadsökning.

Eventuella antikvariska utrednings- och utgrävningskostnader måste prioriteras efter det nationella och internationella behovet av genomförande om beslutas centralt utan att påverka vägprojektets genomförandebehov.

*Ola Johansson (C)*