

Motion till riksdagen

1988/89:T324

av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m)

Finansiering av väginvesteringar på Europaväg 66 i Kalmar län

Anslagen till väginvesteringar i Kalmar län minskar. De vägbyggen som enligt tidigare planer redan skulle vara gjorda kommer med nuvarande anslagsnivå inte till utförande på många år än.

Vägtrafiken i Sverige ökar år från år, och därmed statens inkomster från väg- och drivmedelsskatter. Genom att väganslagen inte ökar på motsvarande sätt uppstår det en ökande klyfta mellan influtna skattemedel och vägenslag.

Denna utveckling är olycklig, eftersom betydelsen av goda kommunikationer ökar allt mer. Snabba, säkra och billiga person- och godstransporter är avgörande för näringslivets och många regioners utveckling.

Det finns ett samband mellan en regions utveckling och dess transport-system. Expansiva regioner har ofta goda förbindelser och hög standard på de olika transportmedlen. Omvänt kan konstateras att svaga regioner ofta har dåliga förbindelser och låg standard på vägar och järnväg.

Ett av dessa sistnämnda områden är sydöstra Sverige. Kalmar län saknar nord-sydgående järnväg, och tågresenärer från exempelvis Kalmar till Stockholm måste först resa västerut till södra stambanan i Alvesta — en sträcka på 130 km — innan färden norrut kan anträdas. Restiderna är långa.

Den viktigaste vägen genom sydöstra Sverige och Kalmar län är E 66. Dess standard är på långa sträckor god, men 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 Kalmar län. På vissa avsnitt är vägbredden inte större än nio meter, vilket är klart otillräckligt. Upprustad bör den inte på något avsnitt få mindre bredd än 13 meter, och tillåta en hastighet på 90 km/t.

Får E 66 denna standard ökar trafiksäkerheten, restiderna minskar, drivmedelsåtgången sjunker och miljön förbättras. Trafikekonomiskt är det en mycket god affär att snarast få väginvesteringarna på E 66 gjorda.

Utsikterna att över statsbudgeten få dessa investeringar utförda inom rimlig tid synes utsiktslösa. Andra finansieringsmodeller måste därför prövas.

En möjlighet vore att ge Vägverket i uppdrag att låta privata företag efter anbudsförfarande åtaga sig att utföra aktuell väginvestering. Prövning skall ske av Vägverket, som också fastställer arbetsplaner och tidsscheman. Finansieringen svarar företaget för.

Efter arbetenas avslutande övertar Vägverket drift och underhåll av respektive vägavsnitt. I ett särskilt avtal skall fastställas på vilket sätt staten skall avbetala de gjorda investeringarna. Särskild vägavgift skall inte tas ut i normalfallet.

Den här 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 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 initialt.
4. Nya arbetstillfällen skapas i en stagnerad region.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av väginvesteringar på E 66 i Kalmar län genom privat finansieringsmodell.

Stockholm den 20 januari 1989

Bertil Danielsson (m)

Ewy Möller (m)