

Motion till riksdagen 2005/06:T228

av Nils Fredrik Aurelius (m)

Vägarna i Kalmar län

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av statsbidrag till enskilda vägar.

Motivering

För Kalmar län innebär de år för år alltmer eftersatta investeringarna och reparationerna av vägnätet stora problem. Under detta år har nya provningar tillkommit efter stormen Gudruns framfart, bl.a. genom större belastning på vissa vägar.

Beträffande E 22, länets pulsåder, kvarstår gamla och välkända problem. Det gäller utbyggnad till mötesfri motortrafikled förbi Rinkabyholm och utbyggnad mellan Söderåkra och Brömsebro. Beslutet är, enligt de regler vi har i Sverige, fattat av Vägverket, men riksdagen har en strategisk roll genom att ange övergripande mål. Infrastrukturella investeringar har traditionellt setts som ett medel för strategi och tillväxt. En väl utbyggd infrastruktur på vägområdet är därför en absolut förutsättning för att Kalmar län skall kunna växa och utvecklas. De nationella riktlinjer som den s.k. Kommunikationskommittén framlade innebar en mycket kraftig omsvängning från väginvesteringar till drift och underhåll. Den kraftiga minskningen av investeringsvolymen berodde enligt kommittén på att vägnätet fått en förhöjd standard genom de senare årens utbyggnad. Därför valde man att inom en begränsad budgetram prioritera drift och underhåll.

Riksdagen beslutade 1997 om inriktningen av transportinfrastrukturen. I enlighet med detta beslut skall en satsning på drift och underhåll av vägarna

Fel! Okänt namn på

samt på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras före investeringar i nya vägar. Denna nationella vägplan som sträcker sig till 2007 har redan övergivits och vägenslagen har prutats rejält. Det befintliga vägnätet har devalverats. Någon förhöjd standard kan inte heller sägas ha kommit Kalmar län till del. Flera av riksvägarna och de viktigare länsvägarna är byggda på femtiotalet. De är smala, krokiga och i behov av stora underhållsåtgärder. På en gammal, omodern väg är en investeringsåtgärd som förstärkning, breddning och siktförbättring i huvudsak i befintlig sträckning ofta också en bättre åtgärd än upprepat, dyrt underhåll. Men även det löpande underhållet har eftersatts. En ökad satsning på drifts- och underhållsåtgärder såväl som på nyinvesteringar är därför mycket angelägen. Särskilt måste ”flaskhalsar” på smala riksvägar åtgärdas. För näringslivets transporter i sydöstra Sverige skulle en sådan åtgärd vara av mycket stor strategisk betydelse.

En regions tillgänglighet avgörs i stor utsträckning av om vägarna håller en jämn standard. En aldrig så kort sträcka som håller påtagligt lägre standard än vägen i övrigt minskar hela regionens attraktionskraft. E 22 och flera riksvägar i Kalmar län har avsnitt av så låg standard att omfattande investeringar erfordras. Man kan generellt konstatera att E 22 liksom flera andra vägar har så låg standard att Vägverket av trafiksäkerhetsskäl har tvingats sänka de tillåtna hastigheterna på flera sträckor. Dessa sänkningar av den tillåtna hastigheten har sannolikt svårt att vinna allmän acceptans och de försämrar konkurrensläget för länets industrier. Det är av flera skäl nödvändigt att vissa avsnitt av dessa vägar snarast åtgärdas: E 22 söder om Kalmar och vid Västervik, riksväg 25 mot Växjö väster om Nybro, riksväg 34 och länsväg 127 från Oskarshamn mot Jönköping.

Under de senaste åren har också standarden på det enskilda vägnätet, till vilket det utgår statsbidrag, försämrats. Enskilda vägar med statsbidrag har stor betydelse för utvecklingen av landsbygden och för näringslivet. De försämrade statsbidragen till enskilda vägar har starkt bidragit till den allvarliga situation som nu råder. Det är betydligt billigare att bygga, driva och underhålla enskilda vägar jämfört med statliga. Därför är statsbidragen till enskilda vägar en viktig satsning, speciellt för ett län som Kalmar.

Redan i regeringsförklaringen 1999 talade statsministern om satsningar på infrastrukturen som ett medel för att hela Sverige skulle kunna leva. Men när infrastrukturpropositionen sent omsider, efter ideliga uppskov, lades fram år 2002 stod där ingenting om E 22. I det läge som nu råder – ingen avgörande upprustning av livsnerven E 22 under överskådlig tid – är det nödvändigt att riksdagen griper in.

Stockholm den 20 september 2005

Nils Fredrik Aurelius (m)