

Motion till riksdagen 2005/06:T234

av **Torsten Lindström och Ulrik Lindgren (kd)**

Ny förbifart vid Sala

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en ny förbifart bör byggas vid Sala.

Motivering

Under flera år har en ny förbifart vid Sala planerats för riksvägarna 67 och 70. Det handlar bl.a. om att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Varje dygn passerar runt 1 000 tunga fordon på väg 67 mellan Sala och Västerås. Det är en starkt olycksdrabbad sträcka och mellan 1992 och 2002 inträffade 9 dödsolyckor, 22 personer blev allvarligt skadade och 80 personer fick lättare skador, på en sträcka av endast 30 kilometer. Det är oacceptabelt höga siffror, vilket Vägverket uppmärksammat i sin långsiktiga plan, och en ombyggnad av förbifarten vid Sala och en upprustning av riksväg 67 är därför nödvändiga för att minska antalet trafikolyckor.

Väg 67 ingår i det nationella stamvägsnätet, vilket lades fast av riksdagen 1993. Stamvägsnätet omfattar sådana vägar som fyller en mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd och på stamvägarna går huvuddelen av alla långväga transporter. Tillsammans med riksvägarna 55, 56 och 53 utgör väg 67 "Räta linjen", vilken sträcker sig mellan Norrköping och Gävle. Räta linjen är ett alternativ till E 4 för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige.

Förbifart Sala är starkt trafikerad av turist- och pendeltrafik, inte minst i samband med helger då tusentals bilar söker sig från Stockholmsområdet upp mot Dalarna. Väg 67 är tvåfältig med en bredd av endast ca 13 meter. Denna vägtyp, 13-metersvägar, är statistiskt sett särskilt olycksdrabbad. Varje år dödas nästan 600 trafikanter i Sverige varav 100 av dessa dödsolyckor sker på 13-metersvägar, och 60 % av dödsolyckorna sker med mötande trafik.

För att minska antalet döda och skadade måste en ny förbifart byggas vid Sala och väg 67 måste upprustas. Genom ett mitträcke skulle i stort sett alla mötes- och omkörningsolyckor elimineras, samtidigt som skadeföljden av

Fel! Okänt namn på

inträffade olyckor minskar. Enligt Vägverkets bedömning skulle antalet döda och skadade minska med minst 30 %, vilket motsvarar 30 personer under en tioårsperiod.

Utmed väg 67 finns i dag ett stort antal korsningar som saknar mittrefuger och separata körfält för vänstersvägande trafik. Det är problematiskt för det stora antal åker- och skogsanslutningar med brukningstrafik som finns längs sträckan. Genom att ge korsningarna en ny och mer trafiksäker utformning skulle antalet olyckor i korsningar minska med 30 %. Även kollektivtrafiken skulle gynnas av ett mitträcke. Busshållplatserna kunde placeras i växlingssträckorna, och bussresenärer ges möjlighet att korsa en körriktning i taget och stå skyddade av räcket i mitten.

En ombyggnad av väg 67 skulle även innebära positiva effekter från miljösynpunkt. Enligt Vägverkets förstudie skulle den nya sträckningen gå vid sidan av Dalkarlsåsen, medan den nuvarande går på åsen. I Dalkarlsåsen finns en stor vattentäckt som försörjer Heby kommun med vatten. Till följd av vägsaltning har man haft förhöjda salthalter i grundvattnet, ett problem man nu hoppas komma till rätta med.

Vägverket fick i samband med det s.k. Trollhättepaketet nya uppdrag. Stormen Gudrun i Småland har också drabbat Vägverkets budget. Men om regeringen har målsättningen att följa de transportpolitiska målen, och uppfylla den s.k. nollvisionen, vädjar vi om att byggnationen av en ny förbifart vid Sala och en upprustning av väg 67 blir av våren 2006.

Stockholm den 20 september 2005

Torsten Lindström (kd)

Ulrik Lindgren (kd)