

Nr 570

av herr Henmark m. fl.

om upprustning av vägnätet inom Kristianstads län.

I 1971 års statsverksproposition berör departementschefen det inom trafikområdet pågående utvecklingsarbetet och uttalar som sin mening att detta bör vidgas. Om innebörden i denna vidgning säger departementschefen:

Syftet med det av mig förordade utvidgade utvecklingsarbetet bör sammanfattningsvis vara att ta fram ett underlag, som gör det möjligt att klarlägga och värdera de grundläggande sambanden mellan väginvesteringar och vägnätets standard å ena samt bebyggelse- och näringslivsutvecklingen å andra sidan. Utifrån ett sådant underlag bör en utveckling ske av planeringsmetodiken, som gör det möjligt att med utgångspunkt från en given investeringsnivå på ett bättre sätt än hittills bedöma och prioritera vägbehoven inom ramen för en till regionalpolitiken lämpligt anpassad vägpolitik.

I avvaktan på den arbets- och tidskrävande utvecklingen av en mera generellt tillämplig planeringsmetodik, som inrymmer möjligheter till vidare samhällsekonomiska och regionalpolitiska hänsyn, bör enligt min mening även på kortare sikt ett ökat utrymme under vissa förutsättningar kunna beredas för regionalpolitiska hänsyn vid överväganden beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet.

Trafikutskottet underströk kraftigt departementschefens uttalande och anförde:

Den integrerade väg- och trafikplanering som nu bör eftersträvas måste vidare ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och i högre grad än hittills samordnas med en aktiv lokaliserings- och regionalpolitik. Arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar måste härvid beaktas varjämte hänsyn måste tas till trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga synpunkter. De resurser som avsätts för vägändamål bör i enlighet härmed fördelas på ett sådant sätt att alla delar av landet får ett vägnät som tillsammans med andra åtgärder skapar bättre förutsättningar för befolknings- och näringslivsutvecklingen. Lönsamhetsbedömningarna måste sålunda styras av kravet härpå.

En sådan allmän målsättning ger också departementschefen uttryck för. Han anser emellertid att det även på kortare sikt bör finnas möjlighet att i särskilda fall komplettera de rent trafikekonomiska utvärderingarna med samhällsekonomiskt betingade hänsyn till behovet av speciella regionalpolitiska åtgärder. Härvid åsyftas vägprojekt av särskild regionalpolitisk betydelse där de samhälleliga vinsterna uppenbarligen inte oväsentligt kan överstiga vad som följer av en ren trafikvinstkalkyl.

Sedan dessa uttalanden gjordes och riksdagen fattat beslut i enlighet med trafikutskottets betänkande har nya flerårsplaner utarbetats. Av de direktiv

som statens vägverk givit framgår beträffande L-län dels att för investering i riksvägar planeringsramen utgör 132,5 milj. kr. under hela flerårsplanepersoden 1976–1980, dels att i flerårsplanen bör inordnas investeringar i E 6 och E 4 på sammanlagt 103,9 milj. kr. Länsstyrelsen har därför möjlighet att disponera investeringsmedel för länets närings- och regionalpolitiska behov intill 28,6 milj. kr. under hela femårsperioden.

Dessa förhållanden begränsar i hög grad länsstyrelsens möjligheter att beträffande riksvägarna tillgodose länets egna behov. Utan att undervärdera de båda Europavägarnas betydelse, måste dock vissa vägar för länets näringsliv och befolkningsutveckling te sig betydelsefullare. Utbyggnaden av dessa måste, därest icke ytterligare medel kan ställas till förfogande, efterättas och försenas.

Särskilt två objekt är för länet i särklass angelägna – väg 21 på sträckan Tyringe–Åstorp och vägarna i Österlen, den förra företrädesvis från näringspolitisk synpunkt, de senare från regionalpolitisk synpunkt.

Väg 21 utgör länets öst-västliga förbindelseled. Den förbinder länets residentsstad med fyra kommunblockscentra, nämligen Hässleholm, Perstorp, Klippan och Åstorp. Dessa fem tätorter är kommersiella och administrativa centra för en befolkning på ca 150 000 invånare. Huvuddelen av dessa kommuners näringsliv är också lokaliserad till nämnda tätorter. Närheten mellan tätorter av denna storlek (6 500–32 000 invånare) skapar en betydande trafik, som accentueras av ett förhållandevis ensidigt näringsliv i några av orterna. Väg 21 utgör också förbindelseled mellan Kristianstad och Ängelholm, som är länets tredje tätort i storleksordning.

Utvecklingen i tätorterna längs väg 21 kännetecknas av följande. Befolkningen i dessa orter ökar mycket snabbt. Näringslivet är expansivt, och nya industrier håller på att etableras. Nödvändigheten för industrin att ta vara på de fördelar stordriften erbjuder har medfört en koncentration av verksamheter till de större företagen utmed väg 21. Ett av motiven härför har varit närheten till kontinentens stora konsumtionscentra eller, konkretiserat, närheten till Helsingborg såsom färjehamn för den utrikes landtrafiken och viktigaste utskeppningshamn för sjögående gods.

För ett fungerande samhälle i vid bemärkelse och ett funktionellt näringsliv är goda transportmöjligheter av vital betydelse. Huvudparten av person- och godstransporterna måste rimligen ske på landsväg på grund av de korta avstånden. Även om en del av det utrikes landtransporterade godset med fördel kan gå på järnväg, kvarstår väg 21 som den viktigaste transportleden.

På den sämsta delen av vägen – mellan Kärreberga och Hyllstofta (22 km) – omfattar trafiken nu 4 000–7 000 f/ämd. Vägdelen har i regel en körbana på 6–7 meter, saknar vägrenar och har dålig bärighet. På långa sträckor finns randbebyggelse tätt intill vägen, och med smärre undantag råder hastighetsbegränsning till 50 eller 70 km/tim. En låg vägport i kuperad terräng utgör en av flaskhalsarna för lastbilstrafiken.

I fråga om Österlen har länsstyrelsen och övriga länsmyndigheter under en följd av år nedlagt ett betydande arbete för att hejda och om möjligt vända den negativa befolkningsutvecklingen. Ombyggnaden av väg 10 har bland andra åtgärder stått i centrum för diskussionen.

Goda och snabba vägar mellan Österlen och Malmöregionen är mycket positivt för Österlen samtidigt som en viss avlastning – helt i överensstämmelse med statsmakternas målsättning för regionalpolitiken – av den överhettade Malmöregionen sker.

Kristianstads län är i förhållande till trafikintensiteten utrustat med bristfälliga vägar. Detta gäller icke minst riksvägarna. Länet är också – efter Stockholms och Malmöhus – det mest olycksdrabbade i landet. De kostnadsramar som vägverket givit i sina riktlinjer för den framtida planeringen (långtidsplaner för perioden 1976–1985) ger föga hopp om bättre förhållanden i framtiden. Rambeloppet för det pågående arbetet med långtidsplaner i vad gäller länsvägar i länet har vägverket i ett alternativ angivit till i stort sett oförändrad nivå från 1976 till 1985, samtidigt som för riket i dess helhet årsbeloppen mot slutet av perioden fördubblats i förhållande till början av perioden. Länsstyrelsen har i sitt yttrande framhållit att om de ramar som tilldelats länet kommer att ligga till grund för det framtida vägbyggandet, kommer detta att få allvarliga konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet. Läget beträffande riksvägar är sådant att länsstyrelsen funnit skäl föreslå viss överföring av medel från ramen för länsvägar, trots att dessa mer än väl behöver föreslagna medel.

Det är mycket angeläget att vägnätet i Kristianstads län, främst väg 21 och vägarna på och till Österlen, rustas upp och att denna upprustning sker så snart som möjligt.

Med hänvisning till det anförda yrkas

att riksdagen beslutar hemställa att regeringen anbefaller vägverket göra sådana medelsdisponeringar att de i motionen nämnda vägarbetena kan igångsättas snarast och att medelstilldelningen i övrigt sker så att vägnätets standard ger betryggande framkomlighet och trafiksäkerhet.

Stockholm den 23 januari 1975

MARTIN HENMARK (fp)

N. YNGVE NILSSON (m)

i Trobro

ANNA-LISA NILSSON (c)

i Kristianstad