

# Motion till riksdagen

1989/90:T302

av Agne Hansson och Marianne Jönsson

(båda c)

Extra väganslag till Kalmar län

---

I denna motion föreslår vi att Kalmar läns vägnät tillföres extra medel utöver nuvarande väganslag med 300 milj. kr. Yrkandet har stöd i de förslag som lagts fram av den regionalpolitiska utredningen SOU 1989:55.

## Bra vägar livsviktigt för Kalmar län

Fungerande kommunikationer är en förutsättning för en regional utveckling. Huvuddelen av Kalmar läns kommunikationsnät är uppbyggt kring vägväsendet sedan över 50 mil järnväg lagts ner i länet genom åren. Ett vägnät i fullgott skick är därför helt avgörande för fortsatt utveckling av Kalmar län. Vägarna är i de alldeles övervägande fallen också det enda alternativet att skapa så internt goda förbindelser i länet som möjligt.

## Den trafikpolitiska målsättningen

En målsättning för den statliga trafikpolitiken är att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet. Transportförsörjningen intar därmed en framträdande plats vid samhällsutformningen i stort.

Vad som händer på transportområdet påverkar direkt strukturförändringar inom näringslivet och förändringar i samhället som helhet. Samtidigt skapar dessa förändringar i sin tur nya utvecklings- och marknadsbetingelser för olika slag av transporter. Därav följer att goda kommunikationer är en livsviktig förutsättning för att en region eller ett län skall kunna utvecklas på ett bra sätt. Inte minst ur rättvise- och jämlikhetssynpunkt är det viktigt att staten lever upp till målsättningen om att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar.

Ett av de fem delmålen i den övergripande trafikpolitiska målsättningen är främjandet av regional balans. I dag finns tendenser som tyder på att satsningarna på den statliga transport- och trafikapparaten äventyrar den uppsatta målsättningen. Det gäller inte minst delområdet om regional balans.

I dag sker en alltmer koncentrerad satsning på stora motorvägsbyggen som får till följd att stora delar av landet i övrigt får kraftigt minskade väganslag. Den oväntat stora trafikökningen innebär också högre slitage främst i storstadsområdena som har gjort att mer av vägpengarna tas i anspråk där. Det innebär i sin tur att delmålen om effektivitet, säkerhet och god miljö

förfelas i de delar, typ Kalmar län, där resurser till vägsatsningar är klart otillräckliga.

Skall en tillfredsställande transportförsörjning kunna tillgodoses krävs det en rättvis fördelning av väganlagen över landet.

Mot. 1989/90  
T302

## Fördelaktiga utgångspunkter i Kalmar län

Kalmar län har mycket goda förutsättningar att på ett miljöriktigt, samhälls-ekonomiskt riktigt och transportekonomiskt lönsamt och effektivt sätt smälta in i den av statsmakterna uppsatta målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad i alla delar av landet. Det förutsätter att de nuvarande koncentrationstendenserna avbryts och att strävan verkligen går ut på att uppfylla innehållet i målsättningsformuleringarna.

Kalmar län har ett mycket rikt förgrenat vägnät som öppnar möjligheter till snabba och effektiva kommunikationer i alla delar av länet. Av länets totala allmänna vägnät på 4 035 km är 3 018 km lokala länsvägar. Dessutom finns ett statsbidragsberättigat enskilt vägnät på totalt 3 986 km. Det är förhållandevis bland det mesta i landet. Till det kommer 173 km statskommunala vägar.

636 km är riksvägar och 381 km är genomgående länsvägar. I och genom länet finns således möjlighet att avlänka den tunga snabba genomgångstrafiken på minst tre huvudvägar för att minska miljöpåverkan från trafiken och nå en trafiksäkrare miljö. Det gäller dels längs kusten på E 66, dels gäller det vägvalet från Malmö, Växjö och riksväg 23 mot Oskarshamn och vidare norrut. Dels gäller det Dackeleden med möjlighet att avlänka genomfarts- trafiken på E 4 från söder över Växjö, Hultsfred, Vimmerby, Linköping.

Med obetydliga resurser i förhållande till de tusentals miljoner som i dag planeras satsas på stora motorvägsbyggen skulle det gå att bygga upp en mycket effektiv och ur alla synpunkter god trafiklösning. Hela Kalmar läns vägnät skulle behöva mindre resurser under en hel tioårsperiod till detta än vad det kostar att i dag bygga två mil motorväg vid Uddevalla.

## Trafikpolitiska satsningar i Kalmar län i ett perspektiv

En koncentrationsinriktad satsning kommer att få svåra samhällsekonomiska konsekvenser och blir dessutom orättvis ur fördelningpolitisk synpunkt. För Kalmar län beräknas enligt vägverkets planer väganlagen för byggande av riksvägar halveras för den kommande tioårsperioden till 250 milj. kr. mot dryga 500 milj. kr. för tioårsperioden närmast före. Driftsanslagen har på de senaste tre åren minskat med 15 %.

I nu gällande flerårsplaner för väginvesteringar uppgår planeringsramen i Kalmar län till ca 45 milj. kr. per år. Som jämförelse kan nämnas att under perioden 1978–1988 byggdes nya vägar i länet för ca 50 milj. kr. per år. En klar tendens med kraftigt nedskurna väganlag till Kalmar län står alltmer tydlig, samtidigt som behovet är i klart växande. Detta är djupt otillfredsställande.

Samtidigt ökar anslagen kraftigt till storstadsområdena. Av den närmaste

femårsperiodens totala väganslag på 3 237,7 milj. kr. går 1 276,7 milj. kr., dvs. 40 %, till Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus län.

Väganslagen för länsvägar har också begränsats för Kalmar läns vidkommande. För de ca 35 milj. kr. som länet tilldelats för den närmaste tioårsperioden för flera hundra mil vägar, motsvarar ungefär kostnaden för byggande av 1 km motorväg utanför Uddevalla.

## Ökade olycksrisker

Det minskade vägunderhållet börjar nu få återverkningar i allt fler trafikolyckor på länets vägar. Trafikolyckorna i Kalmar län ökade under 1989 med 160 stycken i jämförelse med 1988. Totalt dödades 8 och skadades 446 personer under 1989 mot 7 döda och 377 skadade under 1988.

Antalet dödade och skadade vid singelolyckor ökade från 3 döda och 129 skadade under 1988 till 6 dödade och 189 skadade under 1989. Totalt har antalet dödade och skadade personer i Kalmar län ökat med en fjärdedel under 1989 mot 1988. Det är en oacceptabel utveckling. Den är även förvånande då 1989 var ett mildt och snöfattigt år med få dagar med vinterväglag.

Det höga antalet singelolyckor och ett stigande antal olyckor under ett år med bra vinterväglag tyder på att vägarnas standard kan utgöra en alltmer bidragande faktor till ökningen av antalet olyckor på vägarna i länet.

## Förslag till offensiva satsningar

Det är enligt vår uppfattning hög tid att statsmakterna nu lever upp till målsättningen att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet.

I budgetpropositionen förs ett oförändrat anslag upp till vägväsendet. Det är otillfredsställande mot bakgrund av de ökade äskandena från vägverket som finns. En särskild proposition aviseras till våren. Det är viktigt att de ökade behov av anslag som här påtalas för Kalmar län beaktas av regeringen i samband med att den senare propositionen läggs.

Enligt vägverkets i Kalmar bedömningar finns en eftersläpning vad gäller vägunderhållet på 200 milj. kr. och för byggande på 100 milj. kr. En av länsstyrelsen upprättad objektslista för byggande enbart av riksvägar under perioden 1991–2000 framgår ett investeringsbehov för byggande av enbart de angelägnaste riksvägarna till en total investering av 740 milj. kr.

De totala investeringsbehoven för länstrafikanläggningar – där såväl investeringarna i länsjärnvägarna ingår som investeringarna i länsvägnätet och de statskommunvägar som ej är riksvägar samt investeringar i kollektivtrafikanläggningar – uppgår till 550 milj. kr. eller drygt 55 milj. kr. per år under samma tioårsperiod. Det sammanlagda nödvändigaste investeringsbehovet uppgår således till 1,3 milj. kr.

Mot bakgrund härav och med hänvisning till den sneda fördelningen mellan storstads länen och län som Kalmar bör den i budgetpropositionen anvisade anslagsökningen prioriteras för län som fått stå tillbaka för den större andel som storstadsregionerna fått.

Vi föreslår därför att Kalmar län anvisas ett särskilt anslag med 300 milj. kr. utöver de ordinarie väganslagen för upprustning av länets vägar. Dessa

pengar bör fördelas på riksvägar, länsvägar och det enskilda vägnätet i länet. Målsättningen bör vara att länets återstående 897 km länsvägar som är grusvägar kan beläggas under den närmaste femårsperioden.

Den s.k. Dackevägen från Åseda–Virserum–Hultsfred–Vimmerby–Linköping bör också snabbt byggas om och upprustas till en genomfartsled i nord-sydlig riktning som avlänkning av E 4:s trafik.

Det samma gäller riksväg 23 liksom att prioritet ges åt att bygga bort återstående flaskhalsar på E 66.

Yrkandet har stöd i den regionalpolitiska utredningen som föreslagit att 300–350 milj. kr. anvisas för upprustning av vägnätet i sydöstra Sverige.

## Det enskilda vägnätet

Samtidigt som väganslagen till länsvägar och riksvägar minskats har bidragen till det enskilda vägnätet försämrats. Den regeländring som innebär en differentiering och sänkning av bidragsprocenten i de flesta fall är olycklig.

Vi föreslår att bidragsprocenten återställs till vad den var före 1983. Vidare föreslår vi att reglerna justeras så att intagning av nya vägar kan ske i större utsträckning och att bärigheten även på dessa kan ökas.

## Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för att leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ytterligare 300 000 000 kr. i särskilda väganslag för upprustning av länets riks-, läns- och enskilda vägar,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till enskilda vägar.

Stockholm den 15 januari 1990

*Agne Hansson (c)*

*Marianne Jönsson (c)*

Mot. 1989/90  
T302