
VT - DEBATT

SNURRIG TRAFIKPOLITIK

Kanske skall vi få snabbare tåg till Linköping. Det kommer att kosta några hundra miljoner. Politikerna är villiga att betala för snabbhet även om minuterna blir dyra.

Med vägar är det tvärt om. Där investerar man för att det skall gå långsamt. 'Det dämpar hastigheten', anför en tjänsteman som argument för en dyr rondell på en av stadens viktigaste transportvägar, Östersjövägen. I Almvik byggde man för några år sedan en planfri korsning för några få. Varför kan man inte åstadkomma liknande lösningar till nytta för många i Västervik?

Vid infarten planeras en ny rondell. Det skapar möjlighet för ytterligare en handelsbod som betjänas av den rondellen. Bra, och tio andra företag i Västervik försvinner därför att de med rondellen kommer litet längre bort. Det är inte rimligt att anlägga en rondell som hindrar framkomligheten för en hel stad men är till nytta endast för några få. Försumligheter i forna tiders planering måste lösas på bättre sätt.

Man använder argument "... vänder på brandstationens utryckningsväg." Jag har själv gjort det. Har någon någonsin hindrat en utryckning? Kommer någon någonsin att göra det? Nej, det är kosmetiska argument. Men det finns många reella hinder på utryckningsvägen till Jenny, Lasarettet och Gränsö där fler skall bo och arbeta. Fler blir det om snurriga rondeller anläggs. Åtgärda reella hinder innan ni fingrar på sådant som inte är viktigt. Östersjövägen försågs med en planfri korsning för 50 år sedan. Den finns kvar ännu. Varför kunde man då men inte nu? Planfria Korsningspartiet fick stor framgång i valet i Vaxholm för några år sedan och Sandåsen vid Kvantum är som skapad för en planfri korsning. Det vore samhällsekonomiskt lönsamt i förhållande till nuvarande rondell. Brandchefen borde gå i första ledet för snabb och säker genomfartstrafik.

Förr hade Västervik en av Sveriges vackraste infarter. Nu är det på väg att bli tvärt om. Betong, asfalt och neon är vad som

möter turister och kommunens egna invånare. Snart behöver Västerviks enda infart breddas, då blir det mycket trångt, adjö gröna löv och resliga furor.

Ett exempel på trafikmyndigheternas bristande ansvar är förbifarten vid forna Tjusts Motell. I 40 år har hastigheten varit begränsad till 70 km/h och många böteslappar har utfärdats av polisen. Ett helt läns trafikanters måste betala för motellets nytta. Hastighetsbegränsningen där har säkert kostat 100 gånger mer än vad det skulle kostat att bygga en säker 90-sträcka förbi motellet. Polisen har under åren lagt ned fler arbetstimmar på hastighetskontroll än vad det skulle behövts arbetstimmar för att ordna en snabb och säker förbifart. Nu finns inte Motellet mer, men 70-begränsningen är kvar. Det är sådant som urholkar trafikanternas respekt för hastighetsbegränsningar. Fartkameror, poliser, juridik och trafik hinder har vi råd med. Men inte grävskopor för att bygga snabba, säkra och transportekonomiskt optimala vägar. Vad är det för en eländig politik?

Två av Sveriges större hamnar är Västerås och Köping, de ligger mitt i landet. Genom Södertälje kanal går det ett fartyg i timman, dygnet runt och året runt med upp till 8000 ton i lasten. Tysklands näst största hamn, Duisburg, ligger 20 mil upp i Rehn. En hamns framgång beror främst på vilka landtransporter den kan erbjuda. Så var det med Gamleby hamns storhetstid under 1700-talet fram till dess att Kinda kanal togs i bruk på 1870-talet. Upp till 17 fartyg låg i Gamleby hamn samtidigt.

Lucernahamnen har det svårt. Den klarar inte att ta EU-tonnage och med två nya rondeller i Västervik kommer den ännu längre bort. Om det gods som kan transporteras med tåg når Linköping ett par minuter fortare saknar betydelse. Trots det rustas hamnen i Lucerna och Gamleby hamn förfaller. Där bedrivs det tjänstemannapolitik i kommunen. Om gruvbrytningen i Olserum kommer igång är det stora mängder som skall transporteras. Väg och järnväg mellan Gamleby och Lucerna har inte en chans att konkurrera med ett fartyg på Gamlebyviken.

Västervik har bristande långsiktig planering både nu och i det förgångna. Med fantasilösa trafik hinder som svar på varje litet behov skapas stora framtida problem. På vägen till Jönköping finns det 15 rondeller, men mellan Jönköping och Torslanda inte en enda. Vad beror det på och vad har det för betydelse för

Västervik och för Lucerna?

Antag att vi skall frakta 4000 ton från ett fartyg i Lucerna till ett företag i Jönköpings närhet. Det blir ca 100 lastbilar som skall passera 30 rondeller, för de skall ju tillbaka också. I bränsle och tid innebär varje rondell en kostnad på 20:-. Det blir $100 \times 30 \times 20 = 60000$:- per fartygslast i merkostnad för Lucerna enbart på grund av alla rondeller. Kanske blir det billigare att köra fartyget runt till Göteborg eller Norrköping och lasta där.

Ett snabbare tåg till Linköping är ju bra för det fåtal som har nytta av det. Men bra väg mellan Västervik och Linköping - Norrköping - Jönköping är mångfalt viktigare för Västervik och bygdens utveckling. En krona satsad på vägen till Linköping ger många gånger mer tillbaka än samma krona satsad på järnvägen. Som första mål bör vi därför ha att uppgradera Linköpingsvägen till en 90-väg utan rondeller och hastighetsbegränsningar. Överum bör kunna passeras med säker 70-fart. På vägen till Jönköping skall ett första mål vara att bygga bort hälften av alla rondeller. Och den nyttillkomna Arla-rondellen i Vimmerby borde föranleda Länstylelsens varning för vårdslös trafikplaneringen.

LARS CORNELL
