

Till  
**VÄGVERKET**  
**Samhälle och trafik**  
781 87 Borlänge

För information:  
Västerviks kommun  
Åtvidabergs kommun  
Linköpings stad  
Regionförbundet Kalmar

## UNDERLAG FÖR KALKYLER

I ett medborgarförslag [www.tjust.com/rondell/](http://www.tjust.com/rondell/) har jag yrkat på en planfri korsning i stället för, som planerat, ytterligare en rondell på Västerviks enda och viktiga infart. Jag har efter bästa förmåga gjort jämförande kalkyler för att underbygga mitt förslag. Men mitt underlag för kalkylering är bristfälligt. Jag ber därför Vägverket granska och förbättra min kalkyl.

Ett problem är olika finansieringsformer. "Med en vägbro skulle hastigheten på sträckan mellan E22 och rondellen vid Kvantum kunna höjas till 90 kilometer i timmen, bedömer Cornell."

Trafikingenjör Gunnar Mårtensson på Västerviks kommun kommenterar: "Men en ökning av hastigheten på sträckan strävar vi inte efter. Många vill tvärtom ha lägre hastigheter vid exempelvis speedwaybanan, säger Gunnar Mårtensson."

Kommunen ser endast investeringskostnaden. Det är orimligt att näringsliv och enskilda skall bära de höga samhällskostnaderna som en hastighetsbegränsning vid motorstadion skulle innebära.

På det här sättet pådyvlar man näringsliv och enskilda en betydande kostnad som är till nytta endast för Speedwayklubben. Är det verkligen tillåtet med sådan dold sponsring? Den kommunala tjänstemannen är enligt min åsikt ansvarslös när han föreslår en hastighetsbegränsning utan att beakta de sammantagna konsekvenserna.

Samma är förhållande med ytterligare en planerad rondell längre ned på infarten. Den är till nytta för ett par handelsbodas vid den platsen men till nackdel och stor kostnad för hela staden, dess invånare och näringsliv.

Det finns således en konflikt mellan kommunens kalkyl och en kalkyl som utgår från hela samhällets påverkan under lång tid. Hur anser och rekommenderar **Vägverket - Samhälle och trafik**, att en sådan situation skall kalkyleras och hanteras?

Det finns många förändringar som behöver studeras utifrån ett samhällsperspektiv, men där vi som medborgare inte har tillgång till erforderligt underlag för att kunna göra självständiga bedömningar. Exempel på sådana i Tjustbygden är:

## 1) Överum

Vägverket har byggt en ny utmärkt väg mellan Gamleby och Överum. Det tackar vi för. Sedan kommer någon, med beslut förmodligen på kommunal tjänstemannanivå, och tar tillbaka hela vinsten genom att göra kraftiga avsnörpningar i Överum. Vi har svårt att förstå den samhällsekonomiska kalkyl som leder till byggande av ny väg för hundratals millioner, men som inte förmår åstadkomma en kostnadseffektiv och säker genomfart i Överum. Vägen är till nytta inte bara för Västerviks kommun utan för hela Kalmar län. "Den ena handen tar tillbaka vad den andra givit".

## 2) Åtvidaberg

Problemställningen liknar Överum. Nu finns där flera rondeller som hindrar framkomligheten i stället för samhällsekonomiskt väl försvarbara planfria korsningar. Rondellerna i Åtvidaberg är för oss som knutar på en vattenslang.

## 3) Järnväg Västervik - Linköping

Jag tror att jag gör mig till tolk för en kraftfull majoritet Tjustbor när jag påstår, att den politiska viljan att bygga ny järnväg mellan Linköping och Västervik för många miljarder kronor är ett tragiskt slöseri. En sådan järnväg blir inte till nytta annat än för några få privilegierade.

I stället bör man använda de resurserna till att bygga en snabb och säker väg så att en biogasdriven buss kan köra sträckan Linköping - Västervik på 66 minuter.

Ref.: Vägverkets medverkan i samhällsbyggandet, 2005:141

Sid 3: "Från vägbyggare till samhällsbyggare..." "Vägverket medvetet arbetar för att utveckla dialogen med medborgare och samarbetspartners."

Sid 4: "Vi vidgar arbetet från att vara vägbyggare till att bli samhällsbyggare." ... "vilket innebär att vi prövar olika sätt att tillgodose transportbehovet innan beslut fattas om större ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar."

Sid 21: "Inriktningen ställer krav på bred kompetens"

Sid 24: "Det är nödvändigt med väl fungerande samavdelningsgränser samt mellan verksamhetsområden. Ett utökat internt samarbete behövs även: 1) vid framtagning och utveckling av det underlag som Vägverket tar fram till vägtransportplaneringen och den kommunala samhällsplaneringen, 2) i den nationella och regionala vägtransportplaneringen, 3) i arbetet med problemanalyser, förstudier och vägutredningar."

\*) Vårdshuset Hjorten skall inte känna sig särskilt utpekad. Det finns tusentals sådana exempel, text Tjust Motell som inte ens finns längre, men hastighetsbegränsningen finns kvar som en samhällskostnad utan nytta.

Kalkyl 90-väg i st. för 70 km/h förbi vårdshuset Hjorten, besparing av tid.

Nuvarande 70 km/h väg, 1 km, 8 milj fordon/år, 10 år, 100:-/timma.	114 000
Säker passage med 90 km/h, 1 km, 8 milj fordon/år, 10 år, 100:-/timma	89 000
Kostnad för 70 km/h i jämförelse med 90 km/h under 10 år	Skillnad: 25 Milj kr

Även vägen till Jönköping behöver förbättras. Mellan Lucerna och Jönköping finns det nu 15 rondeller. Men mellan Jönköping och Torslanda inte en enda. Hur ser den samhällsekonomiska kalkyl ut som leder fram till ett sådant resultat? Med 15 rondeller till Jönköping får hamnen i Lucerna mycket svårt att konkurrera.

## 4) Hastighet - säkerhet - kostnad

Det tjasas så mycket om sänkt hastighet att många börjar tro att det är eftersträvarvärda mål. Nyligen stod det i tidningarna att vissa åtgärder resulterat i 3 km/h sänkt hastighet. Är det något att skryta med, är det inte snarare ett misslyckande? Vore det inte bättre att sträva efter högre hastighet och högre säkerhet?

Sannolikt är samhällskostnaderna för hastighets-sänkningen förbil tex Vårdshuset Hjorten (\*) N Västervik större än vad hela anläggningen är värd.

När kan Vägverket skryta med att säga "medelhastigheten på sträckan Linköping - Västervik har nu höjts med 22 km/h samtidigt som säkerheten förbättrats. Samhällsekonomiskt innebär det en vinst med 1.7 miljarder konor på 10 år."



Lars Cornell