

## Nr 220

Av herr **Oskarson m. fl.**, om utbyggnad mellan Varberg och Fjärås av europaväg 6.

Väganslagen till investeringar i nybyggnader har under en följd av år varit kvar på samma nivå. Det innebär i realiteten mot bakgrunden av kostnadsstegringen att anslagen har minskat år från år. Vägområdet släpar alltså starkt efter i den allmänna utvecklingen i förhållande till de flesta andra områden inom samhället. Den starka trafikutvecklingen vad gäller både antalet motorfordon och ökningen av godstransporterna har därför medfört att utbyggnadsbehovet är mycket stort och särskilt påtagligt inom vissa områden. Vi vill här som exempel peka på ett sådant område där en större och framför allt snabbare satsning är nödvändig för att kunna svara mot den trafikutveckling som är att förutse. Exemplet hänför sig till europaväg 6, som utan tvekan är landets största genomfartsled med ett stort inslag av internationell trafik.

Den nuvarande E 6 genom Halland är till större delen byggd i mitten av 1930-talet och enligt den tidens krav och behov. Det högsta hjultrycket var då 2,5 ton, men vägen måste i dag upplåtas för trafik med ett hjultryck upp till 10 ton och ett boggietryck på 16 ton. Resultatet av denna utveckling är också mycket påtagbar. Vissa sträckor av E 6 är hårt nedslitna och sönderkörda. Detta medför allvarliga olägenheter, dels risker för trafiken ur säkerhetssynpunkt och dels att kostnaderna för väghållningen blir orimligt höga och att underhållsarbetet bjuder på stora svårigheter.

Stora sträckor av E 6 i dag har en vägbredd av sammanlagt 7 meter, varav  $\frac{1}{2}$  meter å omse sidor av den 6 meter breda betonglagda körbanan utgöres av asfalterade vägrenar. På denna väg, som alltså har endast en körfil i vardera riktningen, skall en trafikström, som under högtrafik uppgår till bortemot 30 000 fordon per dygn, ta sig fram. Det bör också uppmärksammas att av dessa 30 000 fordon är ett stort antal tunga lastbilar. På E 6 genom Halland transporteras årligen betydligt över 100 000 ton gods.

Den stora eftersläpningen i motorvägsbyggandet i förhållande till 1958 års vägplan har på flera platser i vårt land skapat en ohållbar trafiksituation. Den förda vägpolitiken har som tidigare berörts icke tillräckligt beaktat den snabba trafikutvecklingen och de krav denna ställer på vägarnas standard. Trafikströmmarnas storlek och godstransporternas omfattning borde i betydligt högre grad än som skett fått vara normgivande för väginvesteringarnas inriktning.

Särskilt hårt synes E 6 ha drabbats av fördröjningen i motorvägsbyggandet. Som exempel härpå kan nämnas att på den nära 17 mil långa sträckningen av E 6 genom Halland har icke någon del kunnat byggas ut till motorvägsstandard. Enligt nu gällande flerårsplan för E 6:s utbyggnad avses i stort sett återstående delar av E 6 i Skåne upp till Östra Karup i Halland, Fjärås i Halland till länsgränsen i norr och Kungälv—Stenungsund byggas ut till motorväg. Byggstarten för dessa sträckor torde kunna ske under åren fram till 1972, i bästa fall 1971. Detta innebär att omkring 1975 då dessa byggen kan beräknas vara genomförda kommer E 6 genom Halland att ha följande standard — ca 3 mil kommer att utgöras av motorväg, ca 4 mil av motortrafikled och ca 10 mil skulle allt fortfarande ha samma standard som nu. Med hänsyn till den starka trafikutveckling, omkring 10 % per år, som alltjämt pågår, är denna framtida trafiksituation ohållbar. Till ovan redovisade mera normala trafikutveckling kommer att E 6 löper genom ett av landets industriellt och befolkningsmässigt sett expansiva områden.

Utvecklingen tyder på att västra Sverige bör ses som en del av ett större näringsgeografiskt område, som sträcker sig från osloregionen i norr över Göteborg och Malmö till köpenhamnsregionen i söder. Inom detta område ligger Halland mellan det expansiva göteborgsområdet i norr och öresundsområdet i söder. Internationella handelssammanslutningar och en framväxande gemensam nordisk och europeisk marknad kommer med all säkerhet att medföra en fortsatt och kanske ännu starkare koncentration av företag och folk till denna del av västra Sverige. Den omfattande fritidsbebyggelsen längs kuststräckorna breder också ut sig alltmer. På flera ställen tenderar denna fritidsbebyggelse genom högre standard på sommarvillor och bättre allmän service att mer och mer anta karaktären av permanent bebyggelse.

Dessa här ovan i korthet angivna utvecklingstendenser kommer helt naturligt att medföra en fortsatt stark ökning av befolkningsunderlaget i västra Sverige med ökade krav på kommunikationerna som följd. Det kan alltså icke göras gällande att utbyggnaden av E 6 till motorväg är ett lokalt eller regionalt intresse, utan detta är en riksfråga av allra största vikt. Det torde också utan överdrift kunna påstås att det är ett betydande interskandinaviskt intresse.

Som tidigare framhållits begränsas under de närmaste åren motorvägsbyggandet på E 6 till ett antal kortare sträckor. Dessa torde också av olika skäl framstå som angelägna. Men det finns också andra vägsträckor på E 6, som för oss framstår som absolut nödvändiga för utbyggnad till motorväg med hänsyn till vägens nuvarande beskaffenhet och den trafikutveckling som kan väntas. E 6 från Hallands gräns vid Sagsjön till Fjärås ingår som nämnts i de närmaste årens utbyggnadsplaner. Däremot föreligger enligt vad som är oss bekant ingen tidsplan för E 6 söderut från Fjärås. Sträck-

ningen härifrån till Varberg tillhör de tidigast byggda delarna av nuvarande E 6. Vägen är på hela sträckningen smal, krokig och backig och medger endast en körfil i vardera riktningen. Denna väg kommer icke att kunna klara av den ökade trafikbelastningen som följer med industrialiseringen av Väröhalvön. Utbyggnaden av atomkraftverket vid Ringhals är planerad att påbörjas innevarande år. Materialtransporterna för uppbyggnaden kommer att bli av stor omfattning, och av dessa beräknas ett antal bli mycket tunga transportenheter. Under uppbyggnadsperioden beräknas 500—700 personer vara sysselsatta, varav flertalet torde komma från orter så belägna att de är hänvisade till E 6 vid färd till och från arbetet. Utbyggt beräknas driftpersonalen vid atomkraftverket uppgå till ca 150 man.

Samtidigt med detta kraftverksbygge pågår uppbyggnaden av massafabriken i Värö, som också kräver mycket stora materialtransporter och stor personalstyrka under byggnadstiden. När fabriken i början av 1970-talet kommer i gång beräknas produktionen uppgå till 270 000 ton massa per år. Det årliga behovet av virke för produktionen torde uppgå till bortemot 2 miljoner kubikmeter, som till allra största delen kommer att transporteras till fabriken med bil. Färdigprodukten — massan — torde delvis komma att fraktas med järnväg, men en stor del kommer med all sannolikhet att biltransporteras till Varbergs hamn och andra avnämplatser. Färdigbyggd beräknas fabriken sysselsätta 300 à 350 man utöver personalstyrkan för transporter, som kan komma att uppgå till ca 100 man.

Den här ovan skisserade industrialiseringen i Värö framtvingar enligt vår uppfattning en fortsatt och snabb utbyggnad av E 6 till motorväg från Fjärås och söderut till Varberg. Då det är välkänt att planerings- och förberedelsearbeten tar lång tid i anspråk, är det angeläget att statens vägverk ofördröjligen ges i uppdrag att planera och projektera för en fyrfilig motorväg mellan Varberg och Fjärås. För att detta arbete skall kunna igångsättas och fortskrida i tillräckligt snabb takt kräves ökade resurser vid vägverkets projekteringskontor i Göteborg och dess avdelningskontor i Halmstad, som enligt uppgift har att ombesörja planeringen inom detta område. Statens vägverk bör också i sin investeringsplan för de närmaste åren infoga utbyggnaden av sträckan Varberg—Fjärås till motorväg.

Av vad ovan har framförts torde det framgå att vägsituationen på de delar av E 6 vi här berört är helt otillfredsställande, sett dels mot bakgrunden av den nuvarande trafikbelastningen och dels mot bakgrunden av den trafikökning, som utbyggnaden av atomkraftverket och massafabriken i värötrakten kommer att medföra.

Det är oss välbekant att riksdagen i princip icke detaljbehandlar investeringarna i väganslagen. Fördelningen verkställs av Kungl. Maj:t och statens vägverk och följer i princip den uppgjorda vägplanen.

Vi har dock funnit att denna fråga är ett riksstress av den storleksordning att vi anser att riksdagen bör ge sin mening till känna.

Åberopande det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl. Maj:t med beaktande av vad i motionen anförts vidtager åtgärder för att planering, projektering och utbyggnad av E 6 till fyrfilig motorväg mellan Varberg och Fjärås bedrivs i en takt som sammanfaller med den successivt ökade trafikbelastning som bl. a. betingas av industrialiseringen av Väröbackahalvön.

Stockholm den 23 januari 1969

*Gunnar Oskarson (m)*

*Alvar Andersson (m)*    *H. Gösta Josefsson (s)*    *Johannes Antonsson (cp)*  
i Halmstad

---

## Nr 221

Av herr **Petersson** i Gäddvik m. fl., om förbättring av glesbygder-  
nas postservice.

(Lika lydande med motion nr 199 i Första kammaren)

Stockholm den 23 januari 1969

*Per Petersson (m)*  
i Gäddvik

*Tore Nilsson (m)*  
i Agnäs

*Arvid Enarsson (m)*

---