

Motion till riksdagen

1989/90:T310

av Lars De Geer (fp)

Europaväg 88 öster om Vänern

Långt framskridna planer finns på att åstadkomma en "inlandsväg" i den långa sträckningen Karesuando–Göteborg, vilken mycket väl skulle kunna inlemmas i Europavägssystemet och därvid tilldelas beteckningen "Europaväg 88".

Norr om Mora i Kopparbergs län är sträckningen av denna väg inte föremål för någon tvist. Den kommer till Mora via Östersund–Sveg–Orsa, och fortsätter enligt alla alternativ söder om Mora till vägskalet vid Johannisholm.

Enligt av statens vägverk i samarbete med länsstyrelsen i Kopparbergs län uppgjord preliminär plan – som dock ännu ej föranlett någon som helst konkret åtgärd – avses Europaväg 88 från vägskalet vid Johannisholm dragas åt sydväst över Malung till Torsby i Värmland, varifrån vägen skulle dragas söderut genom Fryksdalen för att sedan fortsätta via Grums, Åmål och Mellerud väster om Vänern mot Vänersborg, Trollhättan och Göteborg.

Med all sannolikhet skall denna sträckning väster om Vänern förr eller senare byggas ut, inte minst emedan den möjliggör en god anslutning till Norge och Osloområdet där. Men det finns starka skäl att ifrågasätta om alternativet "väster om Vänern" skall ges prioritet vid landets framtida vägutbyggnader. Mycket talar för att Europaväg 88 mycket snabbare och till mycket lägre kostnader kan framdragas öster om Vänern, i sträckningen Johannisholm–Vansbro–Filipstad–Kristinehamn–Mariestad–Alingsås–Göteborg. Skälen för att prioritera denna sträckning är i korthet:

1. Andelen vägsträckor som behöver nybyggas är mycket mindre än i alternativet "väster om Vänern", varför kostnaderna blir mycket lägre i alternativet "öster om Vänern".

2. Eftersom andelen vägsträckor som behöver nybyggas är mycket lägre öster än väster om Vänern, följer också att det skulle gå mycket fortare att få till stånd Europaväg 88 i det östra alternativet än i det västra.

3. Östra alternativet erbjuder inte bara en god förbindelse med Göteborg, utan också med den från Malmö och Hälsingborg kommande E4 med dess stora kontinentaltrafik (via Jönköping–Skövde–Mariestad). Samtidigt förloras möjligheten att få en god förbindelse till Osloområdet, även om man i detta alternativ kan ta E18 i Kristinehamn och med den nå Oslo. Men trafikmässigt torde kontinenttrafiken vara mycket större än Oslotrafiken, varför kontinentförbindelsen torde vara viktigare än förbindelsen med Norge.

4. Antalet personer i Sverige som skulle få direkt glädje av alternativet "väster om Vänern" uppgår enligt utredning av firman Faktakonsult till 551 832, medan motsvarande tal för alternativet "öster om Vänern" uppgår till hela 1 036 236. Dubbelt så många svenskar skulle alltså utnyttja det östra alternativet, vilket borde väga tungt vid frågans avgörande.

5. Oaktat att det östra alternativet är billigare att snabbt åstadkomma än det västra, innehåller det lokala sträckor vilkas iordningställande skulle ha stor lokal betydelse. Sträckorna Johannisholm-Vansbro och Gullspång-Hasslerör – vilka är de enda av någon omfattning som behöver nybyggas i det östra alternativet – har sålunda mycket stor betydelse för orterna Vansbro resp. Gullspång, bl.a. för snabb förbindelse med sjukhusen i Mora resp. Mariestad.

6. Siljanskommunerna Mora, Rättvik, Leksand och Orsa tycks alla i sina yttranden ha föreslagit det östra alternativet, trots att de borde kunna antagas vara "neutrala" i sitt val. Självfallet går det att därefter räkna upp rader av kommuner som röstar på såväl det östra som det västra alternativet, beroende på egna intressen mot bakgrund av kommunernas geografiska läge in- till endera alternativet.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att direktiv bör ges till statens vägverk att prioritera alternativet "öster om Vänern" före alternativet "väster om Vänern" vid den kommande utbyggnaden av den s.k. inlandsvägen, som i en framtid kan komma att benämnas Europaväg 88.

Stockholm den 21 januari 1990

Lars De Geer (fp)