

Motion till riksdagen

1987/88: T57

av Kenth Skårvik och Leif Olsson (fp)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Att investera i kommunikationer som en vital del av vårt lands infrastruktur, lönar sig i flera avseenden. Satsningar på detta område ger den kanske högsta avkastningen i jämförelse med andra extensiva samhällsområden.

För att nå full effekt härav är det viktigt att resurserna styrs till regioner där man kan förvänta sig att vinsterna blir optimala. Kriterierna finns i form av trafikunderlag, ett näringsliv i expansion där också turismen och det rörliga friluftslivet kan räknas in. Ett omvänt motiv för satsningar kan vara att ge liv åt glesbygder eller att trafiksäkerheten är undermålig.

Experter inom kommunikationsområdet, myndigheter, politiskt valda organ och vanliga trafikanter, är rörande överens om att Europaväg 6 efter västkusten är den kanske viktigaste pulsåder landet har för näringsliv och sysselsättning. Längs vägen från Skåne i söder till Bohuslän i norr bör sex miljoner människor, och där finns företag som svarar för en tredjedel av hela Skandinaviens industriproduktion. E 6-ans betydelse som strategisk led Malmö/Köpenhamn—Göteborg—Oslo är uppenbar. Transittrafiken är omfattande från kontinenten till Västsverige och Norge. Vid Svinesunds tullstation passerar gränsen av 200 000 tunga fordon, räknat för år 1986. Trafikökningen på E 6 har under 1980-talet varit dubbelt så stor som för det övriga Europavägnätet i Sverige.

Den stora trafikvolymen står i bjärt kontrast till vägnätets struktur. Framför allt finns problemen i Bohuslän. Med nuvarande medelstilldelning och utbyggnadstakt kommer inte E 6 att vara åtgärdad förrän långt in på nästa sekel; det gäller då dess norra del. Det innebär att under lång tid framåt kommer en hög olycksfrekvens att vidlåda vägen. Förhållandet innebär svåra belastningar för framför allt Uddevalla sjukhus. Enligt en studie som gjorts vid sjukhuset av trafikolycksfall somrarna 1985 och 1986, baserad efter en given skala, nådde man vid sjukhuset samma antalsnivå som vid Lunds lasarett för båda åren 1981 och 1982. Lundastudien och studien vid Uddevalla sjukhus är vetenskapligt jämförbara.

Kriterierna för en satsning på E 6 genom Bohuslän finns alltså i alla de avseenden som vi menar är grunden för analyser och avväganden på området. Det utesluter inte hur viktigt det är att tvärförbindelserna inåt landet fungerar bra, att broar byggs, vilket vi också ger uttryck för i denna motion.

Väg E 6 binder samman Nordens mest betydelsefulla regioner. Det är också en tillfartsväg till vårt lands viktigaste hamnar och har stor betydelse som turistled. Vägen går igenom hela Göteborgs och Bohus län, från Mölndals kommun i söder till Strömstads kommun i norr.

Regeringens beslut om en motorväg Stora Höga—Bratteröd svarar mot de önskemål vi som representanter för folkpartiet i Bohuslänsedan länge gett uttryck för. Nu måste utbyggnaden till motorväg gälla också för sträckan Bratteröd—Gläborg. Nu liksom tidigare menar vi att bästa sättet att lösa trafikproblemen i och runt Uddevalla är att låta E 6-an gå via bro över Sunningesund.

När det sedan gäller delen Gläborg—Svinesund ser vi att vägen byggs i en standard som lägst motsvarar motortrafikled.

Det i dagens läge mest bekymmersamma momentet är att flerårsplanen för byggande av riks- och länsvägar perioden 1988—1997 ger länet hälften så mycket medel som tidigare. Det blir utbyggnaden av E 6 i den norra delen som hämmas. Enligt bedömningar kommer inte vägen att vara åtgärdad förrän omkring 2025!

Trafikolyckorna norr om Uddevalla har under senare år visat en skrämmande utveckling. Vissa år har ökningen legat runt 50 %. Den totala vårdtyngden på intensivvårdsavdelningen vid Uddevalla sjukhus mätt med avdelningens 5-gradiga skala är 7,6 % under kontrollperioden och i snitt 21,4 % under sommarperioderna 1985 och 1986. Det säger mycket om trafikintensiteten under den ljusa delen av året.

Vi har efter många överväganden kommit fram till att trafiksäkerheten i form av motorväg är en så tung faktor att den jämsides med näringspolitiska bedömningar talar för en trafikpolitik där tyvärr miljöhänsynen kan komma i kläm. Vi ser dock människors lidanden som kan bli livslånga, orsakade av trafikanter och dåliga vägar i förening, så allvarliga att vi inte kan ta på vårt ansvar att acceptera nu rådande trafikförhållanden. Vi har därtill en absolut tro att samhället och bilindustrin skall styra utvecklingen dithän att dagens negativa påverkan på miljön skall minimeras.

Det ligger oss nära att uttala att vid all projektering, särskilt när det gäller vägar, måste största möjliga hänsyn tas både till människors egendom, till naturen och till värden som inte alltid kan mätas i pengar. Ett exempel på en situation där planeringen utlöser en konflikt med dessa principer är motorvägens dragning genom Ljungskile samhälle och nuvarande E 6-ans sträckning genom Uddevalla centrumområde.

Folkpartiet har genom motionärerna, tillsammans med övriga partier från valkretsen, i en gemensam motion tagit upp angelägna frågor som rör Bohusbanan. Det är allas vår önskan att den spårbundna trafiken skall ha en framtid i länet och vara ett värdefullt komplement till övriga kommunikationsformer.

Övriga vägnätet

Regionalt är E 6 också av stor betydelse när det gäller arbets- och serviceresor. Vägen anknuter, självfallet, till både länsvägar och stats/kommunvägar som för den enskilda och bofasta människan har stor betydelse.

Efter en från vägbyggnadssynpunkt mycket expansiv period under 1920—1930-talet då många av landskapets mindre vägar projekterades eller byggdes ut, har med vissa undantag inte mycket hänt under senare decennier. I likhet med E 6 har inte standarden på vägnätet förbättrats i takt med den ökade trafiken.

Av flera mycket angelägna objekt har vi mot bakgrund av uppvaktningar, informationer och egna besök i regionen valt att prioritera följande.

- * Ny vägförbindelse från Ellös (på västra Orust) till väg 160.
- * Upprustning av väg 163/164 Bohusdelen.
- * Breddning och rätning av väg 167 sträckan Åsen—Lilla Edet.
- * Riksväg 44 från Uddevalla fram till gräns P-län.
- * Upprustning av väg 161 Torp—Skår.
- * Utbyggnad av väg 625 Kungälv—Tvibotten.
- * Ny vägförbindelse Grebbestad—Tanumshede.
- * Upprustning av väg 163 Hallinden—Knäm.

Näringslivet på västra Orust är i hög grad präglat av båtbyggarna. Ett av de större varven sysselsätter 270 anställda. Företaget vill expandera men kan inte på grund av de dåliga vägarna. Godsmängden till företag på västra Orust har ökat med 38 % sedan 1983. För kommunens framtid och företagens överlevnad är det ett absolut krav att vägen kommer till utförande enligt tidigare flerårsplan.

Väg 163/164 ansluter på Bohussidan i Tanumshede och håller en undermålig standard. Vägen befars av tunga timmertransporter och en stor turisttrafik i riktning Bohuslän—Dalsland—Värmland.

Väg 167 tar upp trafikströmmar från västgötasidan mot E 6-an och Bohuslän i övrigt. Vägen ligger rätt i landskapet men kan inte spela sin roll beroende på dålig kvalitet.

Riksväg 44 från Uddevalla—Vänersborg/Trollhättan har tidvis en trafikintensitet som överträffar E 6. Trestadsregionen är ett från arbetsmarknads- och näringspolitisk synpunkt dynamiskt område och inkluderar också en inrikesflygplats. Riksväg 44 är föremål för stora satsningar på Älvsborgssidan, men på Bohussidan sker inga förbättringar.

Väg 161 knyter samman två mycket trafikintensiva vägar: dels E 6, dels väg 160 som passerar Stenungsund, Tjörn och Orust. Väg 161 har en stor trafikmängd, men dess vägstatus är mycket låg. Hela leden från Torp vid E 6-an fram till Skårs färjeläge måste rustas upp.

Väg 625 Kungälv—Tvibotten är viktig av flera skäl, bl. a. därför att området troligen är platsen för deponering av avfall från hela Göteborgsregionen.

Väg 163 Hallinden—Knäm är en kustförbindelse som har stor betydelse för den bofasta befolkningen vid kusten och som turistled. Liksom flertalet mindre vägar i Bohuslän är den livligt trafikerad, men smal och krokig.

Slutligen vill vi peka på behovet av en ny vägförbindelse från Grebbestad—Tanumshede. I området finns en av landets större turistanläggningar i sitt slag, Tanum Strand. Här har staten satsat 30 milj. kr., och även landstinget har bidragit. Tillfarten till området sker via väg 163 och E 6-an och genom Grebbestads samhälle. Turistanläggningen Tanum Strand skall i färdigt skick omfatta 2 700 bäddar, vilket kommer att generera ett stort trafiktillskott.

Bohusläns natur och topografi i övrigt har under långa tider isolerat invånarna och försvårat kontakter inåt landet. Det naturliga transportmedlet mellan näsen, öarna och de större samhällena utgjordes av båtar eller färjor. Först under senare decennier har broar kunnat byggas, som betytt oerhört mycket för utvecklingen. Mest märkes detta inom Tjörn och närgränsande kommuner.

Fortfarande återstår flera angelägna brobyggnadsprojekt att realisera. De äldsta kraven rör en broförbindelse mellan Orust (Svanesund) över Hakefjorden till Kolhättan, som ligger 8 km från Stenungsund. Bron har under lång tid varit framme för prospektering men ständigt flyttats fram i planerna. En bro skulle bli den naturliga länken i en inlandsled från Lilla Edet på västgötasidan, via Åsen—Granvattnet (motorvägsmot)—Orust och ansluta till länsväg 160.

Vi har under avsnittet om E 6 angett en bro över Sunninge sund som en viktig del i den nya Europavägen.

På sikt måste de folkrika näsen, Sotenäset och Stångenäset knytas samman med en bro med anslutningar till länsvägar med nr 162 och 171.

Slutligen vill vi dra fram de svåra och delvis unika problem som Öckerö kommuns invånare har att brottas med när det gäller samfärdsl. Kommunen består av tio bebodda öar med Hönö/Öckerö som centrum. Kommunen har planer på en intern broförbindelse mellan öarna Fotö och Hönö. Projektet kostnadsberäknas till 17 milj. kr. En förutsättning för att bron skall komma till stånd är att staten bidrar med medel. För projektet talar att en bro ersätter färjetrafiken, och det är vanligen mycket lönsamt att ersätta färjor med broar. Kommunikationskostnaderna för 1988 beräknas för Öckerö kommuns del uppgå till 30 milj. kr. varav kommunen får betala 16 milj. kr. En så hög siffra har ingen annan kommun i landet: varje kommuninvånare betalar via skatten mellan 1 500 och 2 000 kr. för kommunikationerna, trots stora statliga bidrag.

Kust- och närsjöfart

Vi har tidigare något berört den betydelse som sjöfarten hade för invånarna i Bohuslän. Långt in på 1900-talet hade kustsjöfarten en betydelse fullt i nivå med järnvägs- och landsvägstrafik. I dag är bilden en annan, men Bohuslän är fortfarande centrum för den mindre rederiflottan i landet. Utvecklingen talar för att utrymme kommer att skapas för en renässans för tonnage i flexibla former. T. ex. borde miljöfarligt gods säkrare kunna transporteras på köl än med lastfordon på väg. Kanske kan naturgas och andra näraliggande flyktiga energiformer bättre transporteras per tank än i långa och dyra pipe lines. Varor i långa serier, som skall förädlas eller bearbetas mellan olika orter, kan transporteras med fartyg eller med pråmar. Det som hindrar utvecklingen i dag är inte bara tidsfaktorer, utan sjöfartspolitiska problem, där avvecklandet av sjömansskatten är ett steg på vägen till jämbördig konkurrens mellan olika fraktformer. Utvecklandet av miljöstimulanser till godsavnämare och mottagare kan också bidra till närsjöfartens utveckling.

Vi avser att i annat sammanhang ta upp de sjöfartspolitiska frågorna och återkommer då till de problem och möjligheter som initialt har berörts här.

Hemställan

Mot. 1987/88

T57

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Europaväg 6 i Bohuslän,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av övrigt vägnät,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av broar.

Stockholm den 1 februari 1988

Kenth Skårvik (fp)

Leif Olsson (fp)