

Motion till riksdagen 2022/23:1523

av **Kjell-Arne Ottosson (KD)**

E18

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med E18 och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sveriges största handelspartner tillsammans med Tyskland är vårt grannland Norge. Idag transporteras stora mängder gods över riksgränsen, inte minst kopplat till skogsbruket. Dessutom har vi en expansiv gränshandel som även gör att privatbilismen ökar. Med tanke på de utbyggnader som nu sker av befintliga köpcentra lär det bli en än större ökning. Pulsådern mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo är just E18, men tyvärr pekar inte vägstandarden på detta.

Tyvärr saknades det medel i den nationella transportplanen för E18 som är Sveriges näst största väg till Norge. 2016 exporterades varor till Norge för 124 miljarder kronor enligt SCB. Totalt 20 % av transportererna mellan länderna sker på E18, vilket framgår av Trafikverkets godskartläggning Värmland 2013.

Utöver godstrafiken så är E18 en viktig pulsåder för arbetspendlingen till Norge. Arbetspendlingen till grannlandet har enligt siffror från Region Värmland fördubblats på tio år. En stor del av dessa använder sig just av E18. Västra delarna av Värmland och Dalsland ligger idag i samma arbetsmarknadsområde som just Osloregionen med alla fördelar det ger oss.

E18 mellan Stockholm-Oslo är cirka 530 km. Vägen har en bra standard förutom de 79 km i västra Värmland som saknar mittseparering, stigningsfält och omkörningssträckor. Sträckan är hårt olycksdrabbad med många viltolyckor. Delar av vägen är byggd tidigt 60-tal och vägtrummor och vägkropp har stora renoveringsbehov. Dessutom finns ett antal farliga korsningar. Sträckan Töcksfors till Valnäs utgör helt enkelt E18:s största flaskhals och åtgärder på denna del blir mycket positivt för hela sträckan mellan Stockholm och Oslo.

I förslaget till nationell plan, under rubriken ”Planens syfte”, påtalar Trafikverket att syftet är att främja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt att bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna. Landsbygderna föreslås i förslaget erbjudas en grundläggande standard. Avsaknaden av sjöfart samt kapacitetsbrist på järnvägen mellan Sverige och Norge gör att alternativet med en upprustning av E18 borde ha ingått i den nationella planen 2018-2029. Att vägen inte prioriterades i nationell plan kommer att innebära en hastighetssänkning till 80 km/h på en europaväg. Det strider även mot en grundläggande standard på landsbygden mellan Stockholm och Oslo, vilket inte är planens syfte.

Jag vill också belysa att vägsträckan Örebro-Riksgränsen efter 2014 inte ingår i stamnätet i TEN-T, vilket är anmärkningsvärt med tanke på E18:s betydelse för Sverige.

E18 är huvudleden för bilar och lastbilar mellan Stockholm och Oslo. En satsning på sträckan Töcksfors till Valnäs är positivt för hela mellersta Sverige och Norge.

På den norska sidan är utbyggnaden av E18 klar med undantag av ett stycke vid Vinterbro utanför Oslo. Även denna del är dock beslutad.

Även ur miljösynpunkt är en satsning mycket positiv och medför jämnare trafikflöde med minskade utsläpp, färre trafikolyckor och viltstängsel som minskar viltolyckorna.

Trafikbelastningen är redan idag hög på både E18 och 61:an. 4 000–6 000 fordon per dygn passerar gränsen vid Hån och över 6 000 fordon vid gränspassagen i Eda.

Även järnvägen i Värmland har begränsad kapacitet och ett stort underhållsbehov. Det är viktigt att E18 fungerar optimalt när järnvägen förbättras.

Norge står för 24 % av de utländska gästnätterna i Sverige och över hälften av gästnätterna i Värmland. Det är alltså helt avgörande inkomster för turistbranschen, och en stor del av gästerna färdas på E18.

Satsningar på infrastruktur är viktiga för trafiksäkerheten och en viktig del av arbetslinjen, genom att företagen ges goda förutsättningar att transportera sina varor, samt att människors arbetspendling underlättas. Därför bör en utredning och projektering av ovan nämnda vägsträcka påbörjas snarast.

Dessutom bör regeringen verka för att sträckan Örebro–Riksgränsen åter kommer med i stamnätet TEN-T, som en del av den nordiska triangeln.

Kjell-Arne Ottosson (KD)