SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1725

av Kjell-Arne Ottosson (KD)

E18

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av 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 köpcentrum 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 transporterna 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 personer 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 och Oslo är cirka 530 km. Vägen har en bra standard förutom de 79 km i västra Värmland som saknar mittseparering, stigningsfält och omkörnings-sträckor. Sträckan är hårt olycksdrabbad med många viltolyckor. Delar av vägen är byggda på 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 positiva för hela sträckan mellan Stockholm och Oslo.

E18 är huvudleden för bilar och lastbilar mellan Stockholm och Oslo. En satsning på sträckan Töcksfors till Valnäs är positiv 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. Ur miljösynpunkt är en satsning dessutom mycket positiv och medför ett jämnare trafikflöde med minskade utsläpp, färre trafikolyckor och viltstängsel som minskar viltolyckorna. Trafikbelastningen är redan idag hög på både E18 och 61:an, där 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.

Med anledning av Sveriges anslutning till Nato har vi nu fått ännu en anledning till bra kommunikationsmöjligheter med Natolandet Norge.

Kjell-Arne Ottosson (KD)