

Motion till riksdagen

1987/88: T60

av Lars De Geer (fp)

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

I proposition 1987/88:50, Trafikpolitiken inför 90-talet, föreslås att ett särskilt anslag för investeringar i riksvägar inrättas, med ett begynnelseanslag för budgetåret 1988/89 om 1 222 milj. kr. Redan året därpå skall detta höjas med 33 milj. kr. utöver inflationshöjningen, och avsikten är uppenbarligen att riksvägsanslaget skall bli väsentligt högre i framtiden än det tidigare varit.

Mot denna bakgrund av större tillgängliga medel har frågan om en "Inlandsväg" blivit avsevärt mera aktuell än tidigare, och detta i synnerhet som även en ny Europaväg med numret 88 börjat diskuteras. Ändpunkterna för en sådan ny väg skulle i norr kunna bli Karesuando och i söder Göteborg. I denna motion kallas den sålunda föreslagna vägen för "riksväg 81", eftersom vägen Brunflo (söder Östersund)—Sveg—Mora redan har detta nummer, och denna riksvägs fortsättning i söder är vad motionen handlar om. Problemen norr om Mora (bl. a. en förbifart förbi Sveg) behandlas inte här.

Den förlängda riksvägen 81 kan från Mora till Göteborg dras på i princip två helt olika sätt, nämligen dels öster om Vänern, dels väster om denna sjö. Det västliga alternativet medför stora fördelar för Klarälvsdalen och Karlstadsområdet i Värmland, liksom även utbyggbara goda trafikmöjligheter mot Osloområdet i Norge. Att vägsträckningen Mora—Johannisholm—Malung—Stöllet—Torsby eller Karlstad förr eller senare bör byggas ut till riksväg torde vara alldeles klart. Sedan ankommer det på norrmännen att bygga ut sitt vägnät så det passar in, vilket man i Norge tycks behandla som en fråga av låg prioritet.

Men skall en riksväg snabbt komma till stånd, och med begränsade investeringar, så är alternativet öster om Vänern vida att föredra. Här finns, om man börjar i söder, redan riksväg 64 från Hasslerör på E 3 över Kristinehamn till Filipstad. Bortsett från det sydligaste stycket, söder om Gullspång, är denna väg i förnämligt skick! Sträckan Filipstad—Persberg (riksväg 64) är också i gott skick. På den långa sträckan Persberg—Lesjöfors—Vansbro krävs endast ett kort nybygge från Djuprämmens nordspets till Lönnhöjden, en sträcka på ett par kilometer — eljest är länsväg 242 redan i dag av riksvägsstandard. Den stora investeringen på denna väg är en radikal ombyggnad av vägen Vansbro—Johannisholm—Siljansfors, en ombyggnad som dock inte kostar nämnvärt mer än sträckan Malung—Johannisholm—Siljansfors skulle kosta. Siljansfors—Mora har redan riksvägsstandard.

Alternativet "öster om Vänern" kräver — om riksvägs- eller Europavägsstandard skall skapas — endast om- eller tillbyggnad av ca 9 mil väg, vilket borde kunna klaras av på några år. Alternativet "väster om Vänern" blir sannolikt några mil längre, räknat på sträckan Mora—Göteborg, i varje fall om vägen skall dras Stöllet—Karlstad, vilket är det troligaste alternativet. Om- eller nybyggnad krävs i detta fall av minst 20 mil väg, delvis i besvärlig terräng (Malung—Stöllet) och delvis i tätbebyggt område. Alternativet kräver mycket mer pengar och avsevärt längre tid för sin utbyggnad — minst 10 år — och bör därför i nuläget stå tillbaka för det östra alternativet, även om det naturligtvis på sikt skall byggas ut även det.

En prioritering mellan de två alternativen förefaller enkel att göra: det projekt som på kort sikt ger den största avkastningen bör fullföljas först, i detta fall alltså alternativet Mora—Vansbro—Filipstad—Kristinehamn—Mariestad—Göteborg. Alternativet "väster om Vänern" bör utföras även det, men läggas in senare i utbyggnadsplanerna.

Mot. 1987/88
T60

Hemställan

Mot bakgrund av vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vägverkets prioritering av olika riksvägsprojekt innebärande att sträckningen Mora—Göteborg öster om Vänern utbyggs i första hand och alternativet väster om Vänern förverkligas därefter.

Stockholm den 1 februari 1988

Lars De Geer (fp)