

Motion till riksdagen 2021/22:1831

av **Annicka Engblom m.fl. (M)**

E22 – en strategisk vägsträcka för södra och sydöstra Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av satsningar på E22 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av E22 bör ske i längre och mer sammanhängande stråk och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Europaväg E22 är av stor strategisk betydelse för både godstransporter och persontrafik för södra och sydöstra Sverige genom vilken den sträcker sig och för vilken den spelar en viktig roll i utvecklingen av näringsliv, högskolor och offentlig verksamhet. Om detta råder det fullkomlig samsyn bland aktörerna längs hela transportleden, vilket manifesterats i det bolag, E22 AB, som bildats av Sydsvenska industri- och handelskammaren, Regionförbundet Östsam, Regionförbundet i Kalmar län, Region Skåne och Region Blekinge.

Betydelsen av E22 har också markerats genom tidigare politiska beslut, som exempelvis att vägen finns med i EU:s prioriterade transportnät TEN-T. Likväl är sydöstra Sverige fortfarande en region som präglas av dålig tillgänglighet. Då östkusten saknar stambana för järnväg är väg E22 en helt avgörande transportled för kommunerna längs Sveriges södra ostkust. En rad olika studier visar dock att sydöstra Sveriges transportsystem i flera avseenden istället fungerar som flaskhalsar för regionernas ekonomiska tillväxt. I främst Blekinge, Kalmar och Östergötlands län består E22 fortfarande av vägsträckor av mycket varierande kvalitet, vilket medför negativa konsekvenser för både person- och godstransporter. Vissa sträckor håller bra standard, medan andra exempelvis har rödljus, rondeller, övergångsställen och hastighetsbegränsningar på 30 km/tim. En sådan viktig transportled som E22, som fungerar som pulsåder i ett

handelsintensivt område och förbinder Sverige med Europa, ska inte ha denna ojämna kvalitet. Det är direkt olämpligt ur både miljö-, tillväxt- och säkerhetskänslighet.

Vad som det däremot inte råder brist på längs med E22 är hamnar. Fyra större hamnar, Trelleborg, Malmö, Karlshamn och Norrköping finns utspridda längs med sträckningen och utöver dessa finns också flera ytterligare längs ostkusten, som exempelvis i Karlskrona och Oskarshamn där det fraktas både gods och personer till Polen respektive Gotland. Volymerna skiljer sig såväl som definitionerna, men flera av godsstråken som går genom hamnarna har E22 som sin huvudsakliga transportled. Flera av hamnarna skulle ges bättre konkurrensförutsättningar med en välutbyggd E22, men även att E22 kopplas samman med det övriga transportnätet genom välutbyggda anslutningar i Skåne och i Norrköping vid E4. Det skulle stärka logistik, handel och sjöfart i Östersjön. Att infrastrukturinvesteringar beräknat per person i södra och sydöstra delen av landet i förhållande till övriga nationella legat klart under riksgenomsnittet de senaste decennierna är ett faktum. Det är hög tid att ändra på det nu.

Det nationella delmålet för transportpolitiken är att transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling och motverka skillnader i förutsättningar för olika delar av landet. Prognoser för befolkningstillväxten de närmaste decennierna visar att detta främst kommer att ske i landets storstäder, såsom i Malmö–Köpenhamnsregionen, men Trafikverkets prognos för den största expansionen av godstrafik visar att den kommer att ske i södra och sydöstra Sverige. Prognoser och analyser visar även hur sambandet mellan infrastruktur, produktivitet, regionförstoring och därmed även pendlingstider växelverkar och skapar förutsättningar för större ekonomisk tillväxt. Infrastrukturen behöver då svara upp mot denna utveckling. Annars finns en betydande risk att de geografiska fördelar regionen erbjuder inte räcker till. Företagen och arbetsmarknaden i regionerna är direkt eller indirekt beroende av en modern och välanpassad transportled.

Både alliansregeringen och nuvarande regering har gjort betydande investeringar i E22, vilket är bra. Med en allt större expansion av befolkning och näringsliv i södra och sydöstra Sverige är det därför av stor vikt att byggplanerna fullföljs och att projekten inte senareläggs eller, ännu värre, avskrivs. Ambitionen bör även innefatta säkerställandet av att de vägarbeten som genomförs i anknytning till E22 kännetecknas av ett helhetsgrepp.

En studie genomförd av WSP Analys & Strategi på uppdrag av E22 AB visar tydligt att det blir väsentligt mer kostnadseffektivt att genomföra och samordna utbyggnader i längre stråk jämfört med en modell av kortare etapper som är mycket resurskrävande. Genom de stordriftsfördelar som uppkommer, då vägar byggs enligt principen om längre stråk, optimeras resurserna och man får ett helhetstänkande som sammantaget ger effektivitetsvinster. Vinsterna som med fördel kan användas till ytterligare satsningar på E22. Till exempel det elektrifieringsprojekt i bl.a. Blekinge för sträckor på E22 som Trafikverket i mars förra året beslutat att gå vidare med.

Motionärerna menar sammanfattningsvis att det är av mycket stor vikt att regeringen genomför planerade och ytterligare satsningar på E22 och att utbyggnationerna bör ske i längre och mer sammanhängande stråk.

Annicka Engblom (M)

Boriana Åberg (M)

John Weinerhall (M)

Jan R Andersson (M)

Ulrika Heindorff (M)

John Widegren (M)