

Motion till riksdagen 2024/25:1707

av **Laila Naraghi (S)**

Höjd nivå för trimningsåtgärder

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja nivån för trimningsåtgärder och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Arbetet med att bygga om delar av E22 i norra delen av Oskarshamns kommun till en mötesfri väg med mitträcke har inletts – men inte som det var utlovat.

Vi är många som länge har väntat på och kämpat för förbättringar av E22:an i denna del av Sverige.

Syftet med den planerade ombyggnationen är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Mitträcken minskar risken för otäcka frontalkollisioner på E22, och genom att sätta upp viltstängsel längs sträckan minskas risken för viltolyckor. Trafikverket kommer också att sätta upp nya sidoräcken som ska fänga upp bilister som av någon anledning kör av vägen. Räckena gör att krocken blir mjukare. Trafikverket räknar med att åtgärden ska minska antalet döda och svårt skadade i trafiken.

Det är sträckan mellan Målbäcken i Oskarshamns kommun och Gladhammar i Västerviks kommun som nu ska byggas om. Sträckan har delats in i tre etapper. Från början var dock en fjärde etapp inplanerad i projektet. Det är sträckan mellan Nygård och Målbäcken, det vill säga den del av E22 som passerar infarterna till Misterhult, som nu har plockats bort. Sträckan är olycksdrabbad.

Orsaken till att den inte byggs om som planerat är enligt Trafikverket att det inte finns pengar för den sträckan av E22.

Trafikverket har självt betonat att myndigheten inte tycker att detta är bra på något vis. Myndigheten har konstaterat att det är olyckligt och att det är en olycksdrabbad sträcka som är viktig att åtgärda. Man har meddelat att sträckan Nygård–Målbäcken har blivit så pass mycket dyrare, på grund av att projektet har dragit ut på tiden, att prislappen nu är över 100 miljoner kronor samt att förhoppningen är att försöka få med denna sträcka i den nya nationella transportplan som nu är på gång. Trafikverket har beskrivit sträckan som jätteviktig.

Trafikverkets beslut har väckt kraftiga reaktioner hos oss i Kalmar län. Boende, trafikanter och beslutsfattare har kritiserat Trafikverkets besked.

Vägen kom in i transportplanen redan 2014, och vi i Region Kalmar län har länge försökt att påverka Trafikverket så att vägen byggs om och förbättras. Beslutet finns alltså sedan tidigare, men det verkställs inte. Det är orimligt av flera skäl, varav ett naturligtvis är den demokratiska synvinkeln. Varför genomförs inte demokratiskt förankrade beslut som handlar om att förbättra infrastrukturen i Kalmar län?

Skäl som angivits är att så kallade trimningsåtgärder inte får överstiga 100 miljoner kronor. Det är en orimlig ordning, och nivå, i ljuset av så väl inflationen som hur utdragna dessa processer är – kostnaderna för projekten hinner helt enkelt öka så mycket från att de beslutas till att de ska genomföras, att de inte längre kan – får – genomföras, enligt myndigheten.

Det är inte bara i sydöstra Småland detta är en angelägen fråga att lösa. Röster höjs också nationellt för att nivån för vad som betraktas som trimningsåtgärder behöver höjas. Exempelvis har Tågföretagen till regeringen framställt att den behöver höjas från dagens 100 miljoner kronor till 200 miljoner kronor.

Efter beskedet om att etappen Nygård–Målbäcken faller ur E22-satsningen norr om Oskarshamn har det varit febril aktivitet hos Oskarshamns kommun, Region Kalmar län och Trafikverket för att åter få in objektet i plan. Ärendet brådskar då det behöver upphandlas en entreprenör för igångsättning innan utgången av 2025.

Om etappen inte genomförs nu behöver en ny vägplaneprocess startas upp. Detta skulle innebära svåra konsekvenser med risk för sämre kommunikationer och fler olyckor, inklusive att 9 kilometer inte byggs om förrän tidigast efter nästa planperiod 2037, att trafiksäkerheten förblir dålig samt hastighetssänkning till 80 km/h på en mil på E22.

Efter genomgång av olika tillgängliga alternativ fattade kommunfullmäktige i våras beslut om att skjuta till omfattande kommunala medel för att Trafikverkets statliga projekt ska kunna genomföras under innevarande vägplaneprocess. Detta alltså för att det inte ska behöva startas upp en ny.

Kommunen har beslutat att gå in med 40 miljoner från kommunala skattepengar.

Det lokalt förankrade näringslivet, kopplat till kärnkraften och kärnavfallshanteringen, har beslutat att gå in med 10 miljoner.

Trafikverkets 100 miljoner kvarstår, och därmed når man gemensamt upp till summan som projektet landar på enligt beräkningarna.

Detta betyder alltså att Oskarshamn – en kommun med 27 000 invånare – lägger 40 miljoner i kommunala skattepengar på en svensk motorväg som är ett riksintresse, och alltså ett statligt ansvar. E22:an är helt nödvändig för östra Småland, Öland och även Gotland – och för resten av landet då E22:an är avgörande för flödena till och från t.ex. kärnkraftverket OKG, och för kommunikationerna till och från Öland (bron Kalmar-Mörbylånga) och Gotland (färjetrafiken Oskarshamn-Visby).

Det betyder vidare att det lokala näringslivet går in med 10 miljoner – för att staten sviker sina löften till Oskarshamn och Kalmar län.

Det är naturligtvis helt orimligt att en mindre kommun och lokalt näringsliv ska betala statens nota för något som är statens ansvar, och som dessutom är beslutat och planerat sedan tio år tillbaka.

Kommunens och näringslivets beslut vilar dock på vetskapen att vi inte har råd att vänta till efter nästa planperiod, d.v.s. efter 2037. Det skulle ha enormt negativa konsekvenser för lokalbefolkning, välfärd, näringsliv och anslutande regioner. Därför har vi gemensamt klivit in för att lösa den akuta situationen.

Det är dock angeläget att detta inte tillåts hända igen. Därför behöver nivån för trimningsåtgärder snarast höjas och kontinuerligt justeras uppåt i takt med inflationen.

Laila Naraghi (S)