

Motion till riksdagen 2005/06:T201

av **Jeppe Johnsson m.fl. (m)**

Utbyggnad av E 22

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utbyggnaden av E 22.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om alternativ finansiering av utbyggnaden av E 22.

Motivering

Det är mer än 15 år sedan muren och järnridån föll. Sedan maj 2004 är länderna på andra sidan Östersjön medlemmar i EU. Östersjön som tidigare var en ”vallgrav” som hindrade kontakt, är i dag en bro mellan sydöstra Sverige och de nya EU-länderna på andra sidan Östersjön. Östersjöhandeln har mer än fördubblats det senaste decenniet. Den pågående och framtida utvecklingen i Öresundsregionen, Baltikum och östra Europa skapar nya flöden av trafik och handel runt Östersjön.

Stor ökning av transporter och handel

En stor fortsatt expansion förväntas i handeln med Polen, Ryssland och de baltiska länderna. Prognoserna visar att handeln i Östersjöområdet kommer att fortsätta växa. En fördubbling de kommande tio åren är en fullt realistisk utveckling.

Sydöstra Sverige och E 22 har en nyckelroll i denna utveckling. Nuvarande standard på vägen motsvarar inte de krav på kommunikationer som finns i ett modernt samhälle. Dagens E 22 innehåller allt från motorväg till sträckor med hastighetsbegränsning på 30 kilometer per timme, ett antal rondeller, rödljus och övergångsställen. Risken finns att de gynnsamma förutsättningar för tillväxt och jobb som finns i Sydsverige, Öresundsregionen och södra Östersjöområdet går förlorade om inte E 22 byggs ut.

Fel! Okänt namn på

I Polen, Litauen och Lettland pågår ett intensivt arbete med att förbättra infrastrukturen för att kunna erbjuda transportföretagen goda förbindelser till exporthamnarna. De ekonomiska satsningarna är mycket stora med massivt stöd från EU-gemenskapen.

Som exempel kan nämnas att det skedde en 28-procentig ökning över hamnarna i Karlskrona och Karlshamn under 2004. Som jämförelse kan nämnas att ökningen i Stockholmsregionen stannade på 7 procent. Både Blekinge- och Skånehamnarna hade 2004 ungefär dubbelt så många skeppade enheter till Polen och de baltiska länderna som Stockholmsregionen.

För att ta till vara de möjligheter som öppnats med Öresundsbron och den kraftigt ökande färjetrafiken med de nya EU-länderna måste väg E 22:s hela sträckning, från Trelleborg/Malmö i söder till Norrköping i norr, byggas ut till 110 kilometer per timme som standard och få delade körbanor. E 22 är sydöstra Sveriges ryggrad. En utbyggnad är samhällsekonomiskt lönsam visar de kalkyler som gjorts. En satsad hundralapp beräknas ge 140 kronor tillbaka.

Handelskammarens rapport nr 1 2005

Inte sedan regeringen Bildt tvekade om Öresundsbron har en fråga väckt så starka reaktioner bland Handelskammarens medlemmar som när regeringen för en tid sedan ryckte bort närmare en miljard kronor från E 22. Handelskammaren har med anledning av denna händelse gjort en enkät och ställt frågor till 764 företag i Skåne, Blekinge och Kalmar län.

Företagens inställning i sakfrågan är mycket tydlig. Man ser väg E 22 som en tillväxtfråga för regionen. Det gäller även de företagare som inte är direkt berörda av investeringen. 93 procent instämmer helt eller delvis i påståendet att E 22 är mycket viktig för tillväxten. Undersökningen bekräftar också att missnöjet är stort med den politiska hanteringen av frågan. 44 procent ansåg att hanteringen var mycket dålig, 34 procent att den var dålig. Ingen av de tillfrågade ansåg att hanteringen var bra.

Företagens och företagarnas upplevelser och uppfattning är viktiga då det gäller viljan att satsa och investera i dessa delar av Sverige, investeringar som leder till nödvändiga nya jobb och som ökar förutsättningarna att befintliga jobb inte försvinner.

Samarbete och samsyn

Det råder en bred enighet och samsyn mellan såväl politisk ledning som näringsliv i Skåne, Blekinge, Kalmar och Östergötlands län i fråga om behovet av en snabb utbyggnad av E 22. Denna enighet är resultatet av en lång och bred diskussion om tillväxtförutsättningar och insatser för att förbättra de långsiktiga villkoren i södra och sydöstra Sverige.

Fel! Okänt namn på

Regioner och kommuner längs E 22 har tillsammans med Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Östsvenska Handelskammaren bildat ett partnerskap för E 22. Syftet är att åstadkomma upprustning av E 22 betydligt tidigare än nuvarande planer medger.

Vi vill med denna motion göra riksdag och regering uppmärksamma på att det i dag finns en mycket enad uppfattning om vikten av att bygga ut E 22. Vi vill också poängtera att sydöstra Sverige under en längre tid har hamnat i skuggan av andra regioner. En utbyggnad av E 22 är därför ett sätt att återställa en regional balans mellan öst och väst i södra Sverige. I Sverige har vi i genomsnitt 17 cm motorväg per person. I Blekinge är genomsnittet sju cm per person och i Kalmar bara tre cm. Dessa och andra siffror är talande.

En av Europas mest intressanta tillväxtzoner

Sydöstra Sverige ligger i direkt anslutning till två av Europas mest intressanta ekonomiska tillväxtregioner – Öresundsregionen och Östersjöregionen. Genom att dra nytta av utvecklingen inom dessa tillväxtzoner kan vi skapa en positiv utveckling, både inom sydostregionen och i Sverige som helhet.

En upprustad väg E 22 är en nyckelfråga om vi skall kunna utnyttja den tillväxtpotential som handelsvägarna österut över havet ger oss. E 22 går som en pulsåder genom södra och sydöstra Sverige. Den passerar ett antal stora hamnar med trafik österut. Denna trafik förväntas växa ytterligare. Det forna Östeuropa erbjuder möjligheter vi bara sett början på.

Som exempel på trafikmängden kan nämnas att godsomsättningen i Karlskronas hamn var år 2004 totalt 5,1 miljoner ton, av detta var ca 40 000 lastfordon till Lettland och Litauen. Därtill kom ca 70 000 passagerare. I Karlskrona ligger tyngdpunkten på färjetrafiken till Polen. Denna är omfattande och i stark tillväxt. 425 000 passagerare, 65 000 personbilar och 63 000 lastfordon reste mellan Karlskrona och Gdynia 2004.

Hög olycksfrekvens längs E 22

E 22 hör till landets mest olycksdrabbade vägar. Samtliga olyckor kan inte byggas bort, men man kan konstatera att på fyrfiliga vägar med mitträcke inträffar så gott som inga allvarliga olyckor. I dag har E 22 långa sträckor med dålig sikt och begränsad vägbredd. Under senare år har E 22 på vissa sträckor försetts med vajerräcken. Detta har visserligen minskat risken för allvarliga olyckor, men också orsakat problem för en del "breda transporter" från industrier. Waterjet i Ronneby är exempel på ett företag som inte kan använda sig av E 22 för att transportera sina produkter, vilket innebär höga merkostnader för företaget. Andra exempel på undermåliga avsnitt är E 22 söder om Kalmar och Västervik.

Fel! Okänt namn på

Sveriges största turistområde

I anslutning till E 22 ligger några av landets mest välbesökta turistmål. Hanöbukten och Österlen, Blekinge och dess skärgård, örlogsstaden Karlskrona, Glasriket-Kalmar-Öland, Astrid Lindgrens Småland, Visstaden Västervik, Hultfredsfestivalen, Östergötlands och Smålands skärgårdar är alla områden med mycket hög kvalitet. Ölandsbron, med anslutning till E 22, passerar varje år av fem miljoner fordon. Besöksnäringen inom dessa områden ger årligen en ekonomisk injektion på flera miljarder kronor.

Den fasta förbindelsen över Öresund gör sydöstra Sverige mer lättillgängligt för danskar och tyskar. Integrationen inom EU och en ökad ekonomisk tillväxt i östra Europa kommer att öka bilturismen från dessa länder. En fortsatt god utveckling av regionen förutsätter en god tillgänglighet och standard på vägnätet.

Alternativ finansiering

Alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstår som ett bra alternativ inte minst ur samhällsekonomiskt perspektiv. Investeringarna skall genomföras för att de är lönsamma och inte skjutas på framtiden på grund av bristande likviditet.

E 22 lämpar sig väl som första vägprojekt med så kallad PPP-lösning. PPP borde inte vara något märkvärdigt eller konstigt. Principen är densamma som alla svenskar har använt och använder då man skaffar sig ett eget boende.

Vägar byggs i dag oftast inte i hela sträckor. Oftast delas ett bygge upp i många olika etapper som fördelas över ett stort antal år. Detta gör att maskiner och organisation byggs upp och plockas ned ett antal gånger. Det innebär att bygget blir dyrare och de positiva effekterna av investeringen blir mindre då det fortfarande finns ett antal delar av vägen som inte håller tillräckligt god standard.

En stor fördel med PPP-lösning är att man kan tidigarelägga lönsamma och nödvändiga investeringar utan att staten måste öka sin budget. Erfarenheterna visar att totalkostnaden blir ungefär 20 procent lägre med PPP-lösning än med dagens hantering.

Stockholm den 13 september 2005

Jeppé Johnsson (m)

Nils Fredrik Aurelius (m)

Margareta Pålsson (m)

Anna Lindgren (m)