

Motion till riksdagen 2006/07:T313

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

Utbyggnaden av E 22

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Det är snart mer än 20 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

Handeln med Polen, Ryssland och de baltiska länderna har genomgått en kraftig ökning över de senaste decennierna. Prognoserna visar att handeln i Östersjöområdet kommer att fortsätta växa kraftigt.

I denna utveckling har sydöstra delen av landet och E 22 en nyckelroll. Nuvarande standard på vägsträckan motsvarar inte de krav som ska finnas på huvudtransportleder i ett modernt samhälle. Den består av allt från motorväg till sträckor med hastighetsbegränsning på 30 km/h, rondeller, rödljus och övergångsställen. Risken finns att de gynnsamma förutsättningar för tillväxt

Fel! Okänt namn på

och jobb som finns i Sydsverige, Öresundsregionen och södra Östersjöområdet går förlorade om inte E 22 byggs ut.

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

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 km/h som standard och få delade körbanor. E 22 är sydöstra Sveriges ryggrad. En utbyggnad är samhällsekonomiskt lönsam visar de kalkyler som gjorts.

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.

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 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.

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, Hultsfredsfestivalen, småstadsidyllen Söderköping, Göta Kanal, Norrköping med Kolmården samt 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 en 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 än med dagens hantering.

Stockholm den 30 oktober 2006

Jeppé Johnsson (m)

Margareta Pålsson (m)

Gunnar Axén (m)

Eva Bengtson Skogsberg (m)

Betty Malmberg (m)

Hans Wallmark (m)

Jan R Andersson (m)

Annicka Engblom (m)

Andreas Norlén (m)

Finn Bengtsson (m)