



Infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Dnr I2020/02739

i.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar angående ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037”

E22 AB har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037. E22 AB vill med anledning av det framföra följande inspel till den inriktningsunderlaget och till den kommande processen. Svaret delas in i fyra huvuddelar: Vikten av tillgänglighet, den tidigare finansieringen av infrastruktur längs och E22, hållbarhetsaspekten längs E22 samt vilka objekt bolaget ser som extra prioriterade.

Vikten av tillgänglighet

Som E22 AB påtalat vid många tillfällen är E22 en kritisk transportled för sydöstra Sverige. För näringslivet och invånarna i städer längs med hela Sveriges sydöstra kust är E22 en viktig transportlinje för godstransporter. Det har också markerats genom tidigare politiska beslut, som exempelvis att vägen finns med i EU:s prioriterade transportnät TEN-T¹.

Likväl är sydöstra Sverige fortfarande en region som präglas av dålig tillgänglighet. En tydlig bildsättning av hur E22 är unik i sitt slag går därför att finna genom en jämförelse med de övriga europavägarna som knyter samman södra Sverige med övriga landet. I fallet med E4 och E6 har båda välutbyggda järnvägssträckningar som löper närmast jämsides, i form av Västkustbanan och Södra stambanan. Det ger flera alternativ för den som vill frakta gods längs västkusten eller Sydsveriges inland. För den som vill driva verksamhet längs Sveriges sydöstra kust finns dock endast ett reellt alternativ – E22.

Tvärt emot järnvägarna råder ingen brist på hamnar längs med E22. Fyra större hamnar, Trelleborg, Malmö, Karlshamn och Norrköping finns utspridda längs med sträckningen². Det finns också många ytterligare hamnar längs med sträckningen, som exempelvis i Karlskrona där det både fraktas gods och personer till exempelvis Polen. Volymerna skiljer sig såväl som definitionerna, men flera av godsstråken som går genom hamnarna har E22 som sin huvudsakliga transportled. Flera av hamnarna skulle också ges bättre konkurrensförutsättningar med en välutbyggd E22. Men det behövs också att E22 på ett bra sätt kopplar samman med det övriga transportnätet genom välutbyggda anslutningar i Skåne och i Norrköping vid E4. Det skulle stärka logistik, handel och sjöfart i östersjön.

Tillgänglighet är inte bara viktigt för gods, utan framförallt för människor. I övriga Sverige har betydande förstoring skett av arbetsmarknadsregionerna. Sedan 1985 har antalet minskat från 126

¹ [Länk till karta TEN-T](#)

² Trafikanalys rapport Sjötrafik 2013, finns att läsa [här](#).

till 70 sett till hela landet. Vad detta indikerar, är att fler personer väljer att söka arbeten i bredare geografiska områden än tidigare. En liknande regionförstoring har dessvärre inte skett i sydöstra Sverige. Pendlingen har visserligen ökat mer inom regionerna, men invånarna arbetar fortfarande oftast inom samma arbetsmarknader som de gjorde 1985³.

Det här blir extra problematiskt då Trafikverket själva i inriktningsunderlaget slår fast i avsnitt 2.1 att syftet med transportsystemet är just tillgänglighet: *"Transportsystemet skapar tillgänglighet som bidrar till ett Sverige som håller samman [...] i hela landet."* Sammantaget tecknar detta bilden av att målsättningarna som Trafikverket satt för den nya nationella planen inte uppfyllts för sydöstra Sverige.

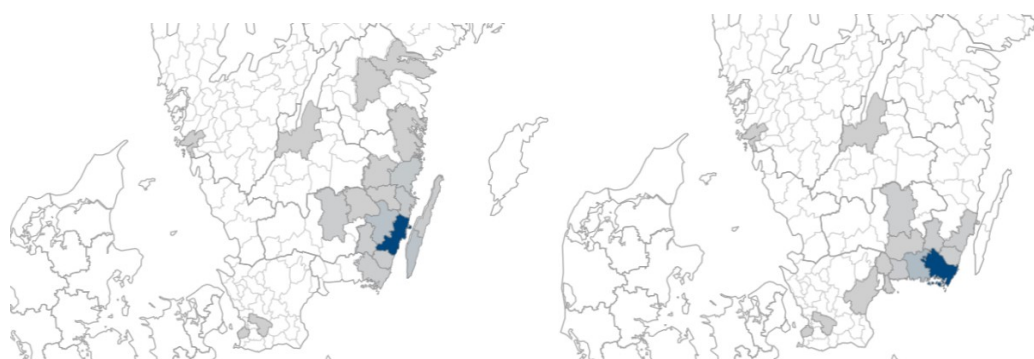
Det har också satt sina spår i förutsättningarna för regionen. Sydöstra Sverige utgör fem av de totalt åtta arbetsmarknadsregioner som E22 går igenom. Sett över tid, har befolkningstillväxten i flera av de stora LA-regionerna i sydostlänen längs med E22 varit konstant och ingen arbetsmarknadsförstoring har skett⁴.

Samtidigt har det skett stora förändringar inom de lokala arbetsmarknaderna. Detta framgår exempelvis genom statistik över befolkningstillväxt och ny sysselsättning som visar på starkt tillväxt genom urbanisering.

Illustrativa exempel är LA-regionerna Kalmar och Karlskrona.

	Befolkning 2019	Ökning 2010-2019	Ökning, %		Förvärsarbetande 2018	Förändring 2010-2018	Ökning %
Torsås	7 125	163	2%	Torsås	3220	191	6%
Mörbylånga	15 249	1 228	9%	Mörbylånga	7071	367	5%
Emmaboda	9 445	258	3%	Emmaboda	4209	54	1%
Kalmar	69 467	6 652	11%	Kalmar	34196	3927	11%
Nybro	20 318	667	3%	Nybro	9125	378	4%
Borgholm	10 839	163	2%	Borgholm	4896	155	3%
LA Kalmar	132 443	9 131	7%	LA Kalmar	62717	5072	8%
Ronneby	29 633	1 379	5%	Karlskrona	31329	2658	8%
Karlskrona	66 622	2 590	4%	Ronneby	12684	495	4%
LA Karlskrona	96 255	3 969	4%	LA Karlskrona	44013	3153	7%

Not: Tabellen ovan visar befolkningstal för 2019 samt befolkningsökning för kommuner inom två LA-regioner.



Not: Kartorna ovan visar vart löneinkomsterna i Kalmar kommun t.v. respektive Karlskrona kommun t.h. intjänas. Desto mörkare färg desto större andel av löneinkomsten.

Perioden 2010–2018 är en återhämtningsperiod i sydost som drabbades hårt i landet av finanskrisen eftersom de hör till de svenska regioner som är mest internationellt integrerade i varumarknader. De utvalda exemplen är LA-regioner med tillväxt under perioden. Kalmar kommun växer tvåsiffrigt i

³ Sydsvenska Handelskammaren, 24 januari 2020. Rapporten kan laddas ner [här](#)

⁴ Sydsvenska Handelskammaren, 24 januari 2020. Rapporten kan laddas ner [här](#)

både nya jobb i näringslivet och befolkning. Hushåll flyttar in för att komma åt konsumtionsutbud av tjänster och lokal arbetsmarknad. I Karlskrona skapas fler jobb än nya kommuninvånare. I båda exemplen pågår en urbanisering i synnerhet av jobben.

Ser man till var jobben i hela LA-områdena skapas i Kalmar kommun skapas nästan 80% av de nya jobben i hela regionen och Karlskrona står för över 80% i sin LA.

Pendlingsområdet är naturligt fokuserat på de omedelbara grannkommunerna, men det finns också en tydlig stråkförlängning längs E22s kustlinje. Det skvallrar om den potential som finns i bättre tillgänglighet mellan kuststäderna. Nedan visas hur stor andel av löneinkomsterna som intjänas i respektive kommun. Även Torsås har lagts till i jämförelsen, vilket är kommunen som geografiskt ligger mellan städerna och som E22 löper genom.

	Bostadsort Kalmar kommun	Bostadsort Torsås Kommun	Bostadsort Karlskrona kommun
Andel löneinkomster intjänade i Kalmar kommun	78,2 %	29,3 %	0,9 %
Andel löneinkomster intjänade i Torsås kommun	1,0 %	47,1 %	0,7 %
Andel löneinkomster intjänade i Karlskrona kommun	0,9 %	12,9 %	84,9 %

Not: Tabellen visar andelen av de totala löneinkomsterna i kommunen som intjänas i angiven kommun (lodrätt), för angiven kommun (vågrätt). Siffrorna gäller för 2018.

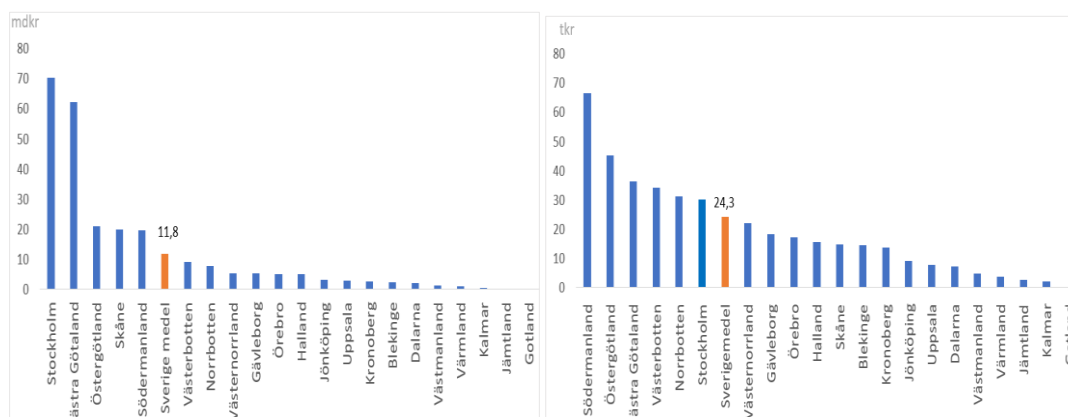
Statistiken tyder på att avstånden hämmar integrationen. Torsås har begränsat utbyte med de kraftigt växande grannkommunerna. Och de stora tillväxtorterna har ett utbyte på under en procent. Detta trots befolkningstillväxten och den geografiska närheten. Ökad tillgänglighet genom bättre förbindelser torde därför ha stor potential, baserat på erfarenheter om arbetsmarknadsintegration.

Forskning visar att det krävs att ett tidsmässigt avstånd på max 45 minuter för att en regionförstoring ska kunna komma till. Konkret, kan detta exemplifieras med att snabbaste tiden för en person som bor i Kalmar att ta sig 8,4 mil till Karlskrona är en bilfärd mellan 60–90 minuter, alltså upp till dubbla tiden mot krävd pendlingstid. I de flesta GPS-funktioner rekommenderas inte ens E22 som ett alternativ, givet den låga hastigheten och den dåliga kvaliteten på vägen. Det går exempelvis snabbare att köra bil mellan Västerås och Stockholm än våra tidigare nämnda städer - trots att den sträckan är mer än två mil längre.

Även om Kalmar och Karlskrona endast är två av orterna längs med E22, är de illustrativa exempel på vikten av tillgänglighet för att skapa goda ekonomiska förutsättningar. Detta är också ytterst anledningen till oron över den underfinansiering som skett av Sydsvensk infrastruktur.

Finansiering av infrastruktur och läget längs E22

Slås exempelvis investeringarna i den senaste nationella planen ut över landets olika regioner ser fördelningen ut som följande.



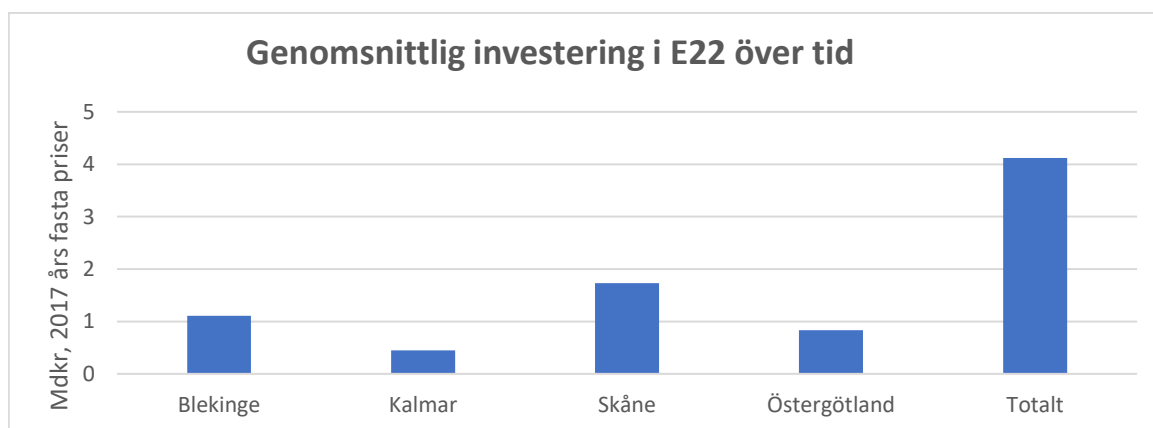
Not: graferna visar genomsnittstilldelningen i den senaste nationella planen för Sveriges regioner. Till vänster visas de totala investeringarna per region och till höger visas dem per invånare. Summorna är angivna i 2017 års fasta priser.

Det går föga förvånande att konstatera att de folkrikaste länen i Sverige, Stockholm och Västra Götaland, mottagit den största summan av de beslutade investeringarna. Dessa följs sedan åt av Östergötland, Skåne och Södermanland som alla ligger över rikssnittet om man tittar på totalen av investeringarna. Det ska dock nämnas att järnvägssatsningen ostlänken på 34,5 miljarder drar upp både investeringstotalen och snittet per invånare för Östergötland och Södermanland.

Särskådas vad detta innebär sett till genomsnittlig investering över tid sett per invånare framträder en mer besvärande bild sett till de län som E22 sträcker sig igenom. Det är endast Östergötland som per person ligger över riksgenomsnittet rörande investeringar under den aktuella perioden, men då ska ostlänken tas i åtanke. För Skåne, Blekinge och framförallt Kalmar ligger siffrorna klart under riksgenomsnittet om man räknar investeringar per person. Denna trend är också något som går att se konsekvent över den tid som de nationella planerna använts⁵.

Infrastrukturen spelar roll för pendlingstiden och därmed för den ekonomiska utvecklingen. Tidigare analyser har slagit fast att infrastrukturen spelar roll för produktivitet och regionförstoring vilket ytterst är faktorer som driver ekonomisk tillväxt. Sambandet mellan dessa växelverkar givetvis också. Infrastruktur skapar förutsättningar för större ekonomisk tillväxt, och ekonomisk tillväxt skapar behovet av fler infrastrukturinvesteringar⁶.

Granskas de genomsnittliga totala investeringarna över planperioden närmre går det tydligt att se att Skåne mottagit mest sett till totalen. Blekinge och Östergötland har i genomsnitt tilldelats liknande summor medan Kalmar har mottagit minst investeringar i genomsnitt.

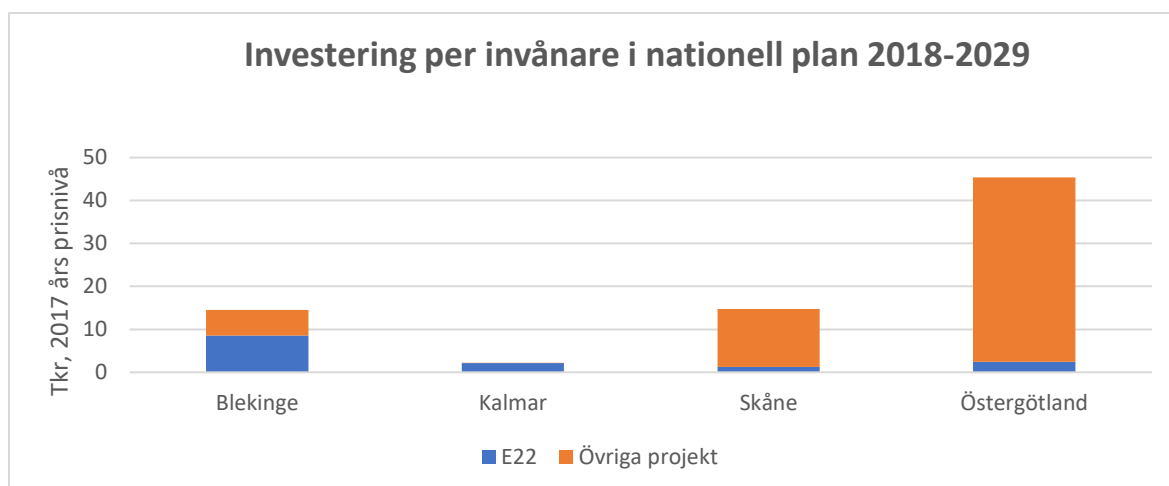


Not: Grafen visar de genomsnittliga totala investeringarna i E22 i tidigare nationella planer 2010–2021, 2014–2025 och 2018–2029, fördelat på län.

Det är heller inte svårt att förstå varför. E22 är som vi konstaterade i första avsnittet central för infrastrukturen i Kalmar län. Man kan enkelt säga att när det investeras i sydöstra Sverige, investeras det i E22, vilket visas tydligt i diagrammet nedan där merparten av Kalmar län och även Blekinges investeringar hamnar i just E22. Lägg samman den informationen med faktumet att det investeras förhållandevis lite per invånare i just Kalmar och Blekinge och bilden om en underfinansierad väg blir svår att bortse ifrån.

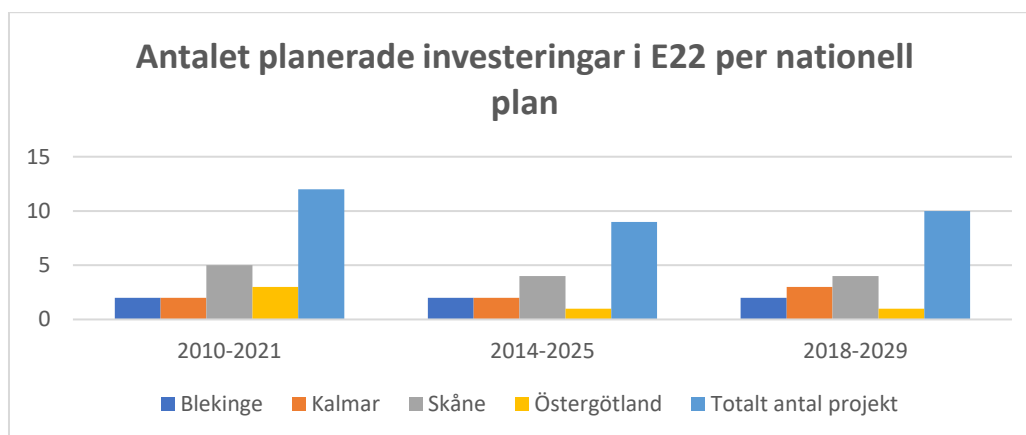
⁵ Sydsvenska Handelskammaren 25 januari 2021. Kan laddas ner [här](#).

⁶ Sydsvenska Handelskammaren 25 januari 2021. Kan laddas ner [här](#).



Projektet beslutas – men genomförs inte i beslutad takt

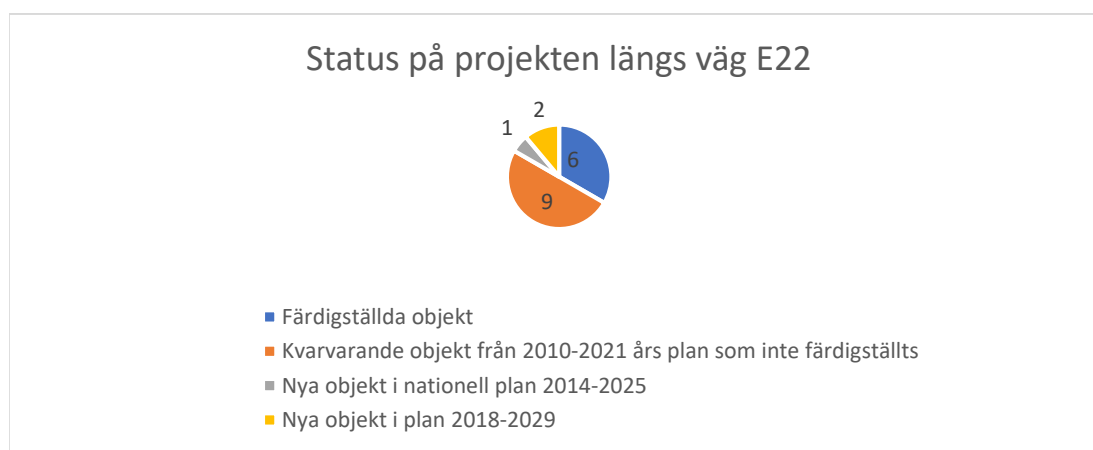
En sammanställning av definierade projekt eller etapper på väg E22 visar att det förekommer upp till 12 projekt i de tre senaste planerna. Östergötland är det län som till antalet har minst projekt planerade längs med E22 under de senaste åren.



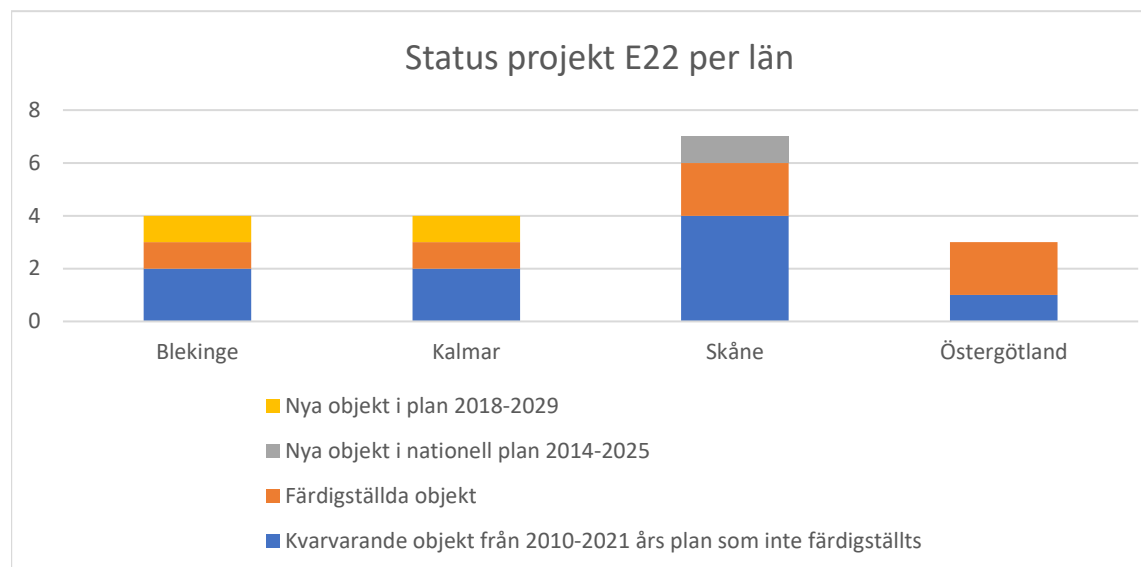
Not: grafen visar antalet projekt, specifikt märkta för E22 som finns i vardera nationell plan.

Omkring hälften av de planerade projekten som rör E22 sedan planen 2010–2021 är dock inte färdigställda. Totalt sett är 6 objekt färdigställda (varav ett är en återbetalning av Söderleden i Norrköping) medan det endast tillkommit tre nya i de två följande nationella planperioderna.

Nationella planer har visserligen den egenskapen att de kan planera in objekt som ligger långt fram i tiden, och så är fallet med en del av objekten. Exempelvis Förbifart Söderköping, som utgör merparten av det planerade investeringsvärdet längs E22 i Östergötland, var den i 2014–2025-planen planerad med byggstart 2017. I skrivande stund är byggnationen nu planerad till 2024 istället.



Not: grafen visar statusen på de olika projekt som förekommit i nationella planer mellan 2010–2018 som berör E22



Not: Grafen visar statusen på de olika projekt som förekommit i nationella planer mellan 2010-2018 som berör E22, fördelat på län.

Bryts det sedan ned på länsnivå är det Östergötland som har den klart största andelen färdiga projekt, dock ska det nämnas att den det verkligt stora projektet – förbifart Söderköping – fortfarande inte är genomfört. Skåne är det län med flest kvarvarande objekt och en liknande bild tecknas i Kalmar och Blekinge för övriga projekt.

Det går alltså med andra ord att konstatera att processerna för att komma fram till byggstart ofta är väldigt tidskrävande. Det går även tydligt att konstatera att bara för att det utlovas pengar till en byggnation, är det inte säkert att den faktiskt blir av – i alla fall inte inom relativ närtid.

Det är också värt att notera att utav antalet projekt, är bara tre stycken nytillkomna jämfört med 2010–2021 års nationella plan. Dessa är Fjälkinge - Gualöv för 2014–2025 års plan och Ronneby Ö – Nättarby samt Förbifart Bergkvara för 2018–2029 års plan. Planeringstakten för nya projekt går alltså långsamt.

Framtidens E22 måste vara hållbar

Om Sverige ska klara av sina klimatmål måste landet snabbt och bestämt minska våra utsläpp av koldioxid. Då gäller det att bygga på ett sätt som inte står i vägen för framtidens hållbara lösningar. Det går att göra på flera sätt.

Gröna transporter i Sydost kräver tvåfilig och elektrifierad väg

Som tidigare konstaterat i tidigare stycke så saknar sydöstra Sverige stambanor. Inte minst gäller detta längs kusten, där möjligheten att bära transporter som är gröna och spårbundna är mycket begränsade. Sydostlänken kommer att bli ett viktigt bidrag i regionen, men kommer inte att underlätta situationen betjäna för exempelvis Kalmar län. Många andra Europavägar har järnvägsförbindelse mer eller mindre parallellt med vägen. Dessa vägar är linjeförda historiskt utifrån god transportekonomi. Och längs dessa logistikkorridorer finns redundans – möjlighet att välja trafikslag. Denna möjlighet saknas längs det stråk som betjänas av E22. Det är extra olyckligt, då det ligger ett flertal stora hamnar längs med E22s sträckning där det fraktas mycket gods. Detta talar för att just E22 är väl ägnat som elväg på ett tidigt stadium.

Längre och bredare transporter

Ett annat sätt att skapa framtidens hållbara E22 är genom längre och bredare transporter, vilket Trafikverket visade i en rapport från 2019⁷. I rapporten beräknas sträckan Karlskrona-Norrköping på väg E22 vara öppen för trafik av längre lastbilar år 2025. Detta är olyckligt, framförallt är det besvärande att det är förseningen av förbifart Söderköping som är bidragande till senareläggningen, vilket ytterligare understryker projektets angelägenhet.

Även möjligheten att få köra bredare transporter längs med E22:an är något E22 AB förespråkar. Idag vittnar flera företagare om att de måste söka tillstånd för detta vilket medför mycket onödigt krångel. En generell tillåtelse hade minskat regelkrånglet och ökat tillgängligheten för att köra gods längs med sträckningen. Det vore positivt om fler delar av vägen kunde anpassas så att detta kan bli möjligt utan att kompromissa med trafiksäkerheten.

Bättre närmiljö för boende längs E22

Hållbarhet är som bekant för många inte bara frågor som rör koldioxid och klimat. Även frågor kring buller och boendes närmiljö är viktiga aspekter för att utforma framtidens transportsystem. Här finns det stor potential med att bygga om flera delar av E22. I exempelvis Norrköping väljer trafiken som ska ansluta från E4 till E22 och vice versa ofta vägen genom de centrala delarna av staden. Samma typ av problematik återfinns också längs med andra orter längs med vägen. Söderköping, Mönsterås och Bergkvara är exempel på fler orter där lastbilar och tunga transporter i vissa fall dras nära villaträdgårdar. En bättre utbyggd E22 skulle kunna dras i nya sträckningar förbi tätorterna.

Prioriterade åtgärder längs E22

Den sammanvägda bilden av få planerade nya investeringar och det lågsamma tempot är något som vi ställer oss starkt kritiska till. Sammantaget ser E22 AB följande som mest prioriterat avseende E22 under kommande nationella planperiod.

- **Genomför projektet Förbifart Söderköping snarast möjligt**
E22 genom Söderköping en flaskhals som märks hela vägen ner i systemet. Det är också ett av de projekt som legat kvar i planen sedan den första sattes 2010 men där nya förseningar tillkommit så sent som de senaste åren. Det är därför av högsta vikt att byggnationen genomförs snarast möjligt.
- **Tidigarelägg byggnationen av Förbifart Bergkvara.** För Förbifart Bergkvara ser vi det som mycket prioriterat att byggnationen flyttas fram och genomförs som motorväg för att skapa bättre tillgänglighet och i slutändan större arbetsmarknadsregioner.
- **Ta med Förbifart Mönsterås i kommande nationell plan.** Förbifart Mönsterås ser vi som en mycket prioriterad åtgärd att föra in i den nationella planen. Tillsammans med Förbifart Bergkvara återfinns de två projekten i Kalmar län, vilket givet länets knappa finansiering under de senaste åren bör tas med som beslutsunderlag. Vi ser det även som mycket prioriteringar att samtliga utbyggnationer sker som genomgående motorväg. Vi har i tidigare analyser visat på de möjliga produktivitetsvinsterna med ett sådant tillvägagångssätt⁸.
- **Låt inte beslutade byggnationer dra ut på tiden.** Vi har sett det med flera projekt under det senaste året. Överklaganden, uteblivna beslut och långa processer är något som verkar präglar svensk infrastrukturplanering och det märks inte minst i projekten på E22. Exempelvis

⁷ Trafikverkets rapport "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter". Kan laddas ner [här](#).

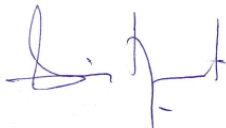
⁸ Rapporten "Närhetseffekten- hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet", finns att hämta [här](#).

är Lösen-Jämjös byggstart är nu försenad med tre år tack vare uteblivna regeringsbeslut. Detsamma gäller för Förbifart Söderköping som jämfört med ursprungsplan försenats hela 7 år. Processen måste helt enkelt fungera bättre framåt.

- **Prioritera arbetet med elvägar längs E22.** E22 AB arbetade under 2019 med att få det statliga försöket med en elvägpilot till att hamna i Karlshamn, men det slutliga beskedet gjorde att piloten hamnade på annan plats. E22 AB menar fortfarande att i en region utan stambana bör alla alternativ som kan underlätta en klimatomställning prioriteras. Därav ser vi försök och utbyggnationer till elvägar som extra prioriterade.
- **Optimera vägen med längre och bredare transporter.** Underlag finns i frågan, nu krävs att nödvändiga investeringar genomförs.

Sammantaget är E22 AB:s bild att den nya nationella planen i högre utsträckning bör se till de regionala skillnaderna i landet, samt att fördelningen av nationella investeringar bättre bör spegla befolkningens mängden i de olika länen. Om ambitionen verkligen är att säkra tillgänglighet i hela landet, bör detta också tydligt signaleras med handling och fördelning av statliga resurser. Det skulle gynna Sverige på lång sikt.

Malmö och Karlskrona, 25 januari 2021.



Mikael Blomqvist
Styrelseordförande E22 AB



Stephan Mühler
VD, E22 AB