



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Diarienummer LI2025/01587

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Trafikverkets *Förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*

E22 AB har tagit del av *Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. E22 är en av Sveriges mest strategiska transportleder och utgör den sammanhållande strukturen i en region där alternativ infrastruktur är begränsad. Under många år har E22 AB, tillsammans med kommuner, regioner, näringsliv och Trafikverket arbetat målmedvetet för att stärka vägens funktion, kapacitet och trafiksäkerhet. Arbetet har gett bra resultat, men flera centrala brister kvarstår.

Sammantaget innebär detta att de transportpolitiska målen i dag inte fullt ut uppnås längs E22, särskilt vad gäller målet om utvecklingskraft i hela landet och funktionsmålets krav på tillgänglighet, robusthet och tillförlitlighet. Den begränsade standarden och kvarstående flaskhalsar hämmar regionens möjligheter till tillväxt, arbetsmarknadsintegration och effektiva godstransporter.

Mot denna bakgrund är det avgörande att den nationella planen skapar faktiska förutsättningar för ett robust, sammanhängande och effektivt E22-stråk. I detta remissvar lyfter E22 AB därför de mest kritiska åtgärderna och de strukturella obalanser som behöver åtgärdas för att sydöstra Sverige ska kunna utvecklas i takt med övriga landet.

Vikten av tillgänglighet

E22 utgör sedan länge en avgörande transportlänk för sydöstra Sverige – något E22 AB återkommande lyfter fram. För både näringsliv och boende i kuststäderna från Skåne till Östergötland spelar vägen en central roll, inte minst vad gäller godstransporter.

Trots detta är tillgängligheten i sydöstra Sverige fortsatt begränsad. En jämförelse med de andra europavägarna som knyter samman södra Sverige med resten av landet visar tydligt hur E22 skiljer sig från mängden. Längs både E4 och E6 finns parallella och kraftfulla järnvägsstråk – Södra stambanan respektive Västkustbanan – som erbjuder viktiga alternativ för godstransporter både genom inlandet och längs västkusten. För aktörer längs sydöstra kusten saknas motsvarande alternativ. Här är E22 den enda verkliga transportmöjligheten av större betydelse.

När det gäller sjöfarten är situationen den motsatta. Längs E22 finns ett stort antal hamnar. Fyra större – Trelleborg, Malmö, Karlshamn och Norrköping – utgör viktiga noder, men även flera mindre

hamnar spelar betydande roller. I Karlskrona bedrivs omfattande passagerar- och godstrafik, bland annat till Polen. Oskarshamns hamn fungerar både som en central punkt för Gotlandstrafiken och som en strategiskt viktig vindkraftshamn för såväl landbaserad som havsbaserad verksamhet.

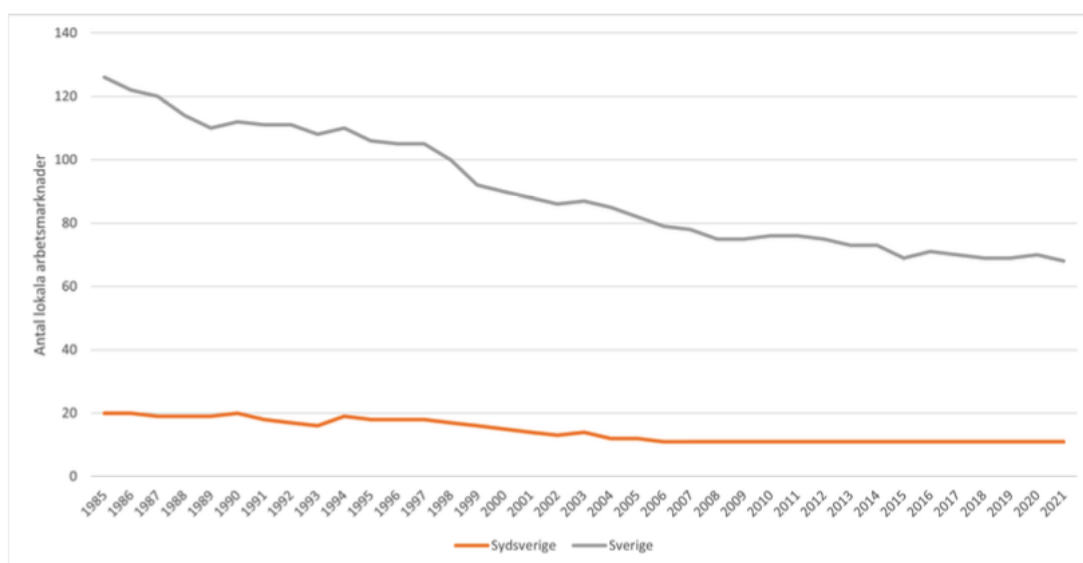
Samtidigt innebär kopplingen mellan hamnverksamhet och vägstandard särskilda utmaningar för framkomligheten längs E22. På de delsträckor som har 2+1-standard försämrats trafiksituationen ofta i samband med färjeanlöp. Då uppstår koncentrerade fordonståg med gemensamt mål att nå eller lämna en hamn, där trafiken i praktiken blir beroende av långsammare fordon, i synnerhet tunga lastbilar. Detta leder till att köer snabbt byggs upp och till ett oregelbundet körmönster när personbilar periodvis ges möjlighet att passera i omkörningsfälten. När trafikrytmen bryts på detta sätt ökar också risken för upphinnandeolyckor och andra trafiksäkerhetsproblem.

Godsvolymnerna varierar mellan hamnarna, liksom hur de statistiskt definieras, men gemensamt är att flera av deras viktigaste godsstråk i praktiken är beroende av E22. En modern och kapacitetsstark E22 skulle också stärka hamnarnas konkurrenskraft. Lika viktigt är att vägen integreras bättre i det bredare transportnätet – genom starkare kopplingar till infrastrukturen i Skåne och till E4 vid Norrköping. Det skulle sammantaget gynna logistik, handel och sjöfart i hela Östersjöområdet.

Pendling, resande och arbetsmarknadsförstoring

Tillgänglighet handlar inte enbart om godstransporter – den är avgörande också för människors vardag och arbetsmarknadens funktion. I stora delar av Sverige har arbetsmarknaderna vuxit samman under de senaste decennierna. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner har minskat kraftigt sedan 1980-talet, vilket visar att människor i ökande utsträckning söker och accepterar arbeten inom ett större geografiskt område.

I sydöstra Sverige har denna utveckling uteblivit. Regionen består i princip av samma antal arbetsmarknadsregioner som 2006, trots ökande pendling inom varje region. Invånarna arbetar alltså i stort sett inom samma geografiska arbetsmarknader som de gjorde 1985. Detta innebär att strukturella avstånd fortfarande utgör ett påtagligt hinder för arbetsmarknadsintegration.



Not: Förändring i antalet lokala arbetsmarknader i hela Sverige jämfört med Sydsverige. SCB, bearbetat av Sydsvenska Handelskammaren.

Om vi dessutom ser till export i förhållande till invånarantal framgår ytterligare regionala mönster i vad gäller Sydost-länen. Enligt statistik från Kommerskollegium är det Västra Götaland, Blekinge och Kronoberg som bidrar mest till svensk export räknat per invånare, vilket indikerar starka regionala exportkluster och hög produktivitet¹.

Samtidigt visar statistik över befolkningstillväxt och ny sysselsättning i Sydost att det finns en betydande efterfrågan på arbetskraft. En kartläggning uppskattar exempelvis att företag i regionen behöver rekrytera över 5 000 personer till nya jobb före 2028². Behovet väntas dessutom stiga ytterligare till följd av Polens beställning av svenska ubåtar från Karlskrona, en satsning som innebär omfattande industriell aktivitet och ökad efterfrågan på kvalificerad arbetskraft³.

För att denna tillväxtpotential ska kunna realiseras krävs goda förutsättningar för regionförstoring och daglig pendling. En otillräckligt utbyggd och lågstandardiserad E22 begränsar i dag arbetsmarknadens räckvidd, försvårar matchningen mellan arbetsgivare och arbetskraft samt minskar möjligheterna för individer att ta del av utbildning och kvalificerade arbeten över kommun- och regiongränser.

På längre sikt riskerar detta att leda till svagare ekonomisk tillväxt, lägre utbildningsnivåer och en mer dämpad befolkningstillväxt i Sydost. När regionens attraktivitet som plats att bo, arbeta och investera i minskar, påverkas även den framtida inkomstbasen negativt. Det innebär i förlängningen lägre skatteintäkter för staten, trots ett växande nationellt behov av både industriell kompetens och försvarsnära produktion.

Forskning och erfarenhet visar att restider över 45 minuter markant försämrar möjligheterna att binda samman lokala arbetsmarknader. I sydost överstiger restiderna ofta denna gräns. En enkel resa mellan Kalmar och Karlskrona – 8,3 mil – tar i dag mellan 60 och 90 minuter med bil beroende på trafikbelastning. Som jämförelse tar bilresan mellan Västerås och Stockholm ungefär lika lång tid, trots att sträckan är mer än två mil längre.

Pendlingsstatistiken bekräftar bilden. Kommunerna längs stråket – särskilt Torsås, som ligger mitt mellan Kalmar och Karlskrona – har mycket begränsat ekonomiskt utbyte med sina större grannar. I flera fall tjänas mindre än en procent av invånarnas löneinkomster i angränsande tillväxtcentra. Det visar hur de faktiska restiderna hämmar integrationen och hur E22:s nuvarande standard direkt påverkar regionens arbetsmarknad.

	Bostadsort Kalmar kommun	Bostadsort Torsås kommun	Bostadsort Karlskrona kommun
Andel löneinkomster intjänade i Kalmar kommun	77,49%	29,69%	1,04%
Andel löneinkomster intjänade i Torsås kommun	1,10%	43,86%	0,64%
Andel löneinkomster intjänade i Karlskrona kommun	1,15%	14,15%	83,18%

Not: Statistik inhämtad från SCB och bearbetad av Handelskammaren. Tabellen visar andelen av de totala löneinkomsterna i kommunen som intjänas i angiven kommun (lodrätt), för angiven kommun (vågrätt). Årliga uppgifter 2023.

¹ Kommerskollegium, *Västra Götaland exporterar mest*, hämtad 16 december 2025, <https://www.kommerskollegium.se/utrikeshandel-och-statistik/handelsstatistik/analys-handelsstatistik/vastra-gotaland-exporterar-mest/>

² TechTank och Teknikcollege Sydost, 11 oktober 2023, Kartläggning av kompetens- och rekryteringsbehov 2023–2028.

³ SVT, 2025-11-28. Polen köper svenska ubåtar. Läs här: <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/polen-koper-svenska-ubatar>

Att tågförbindelser saknas eller är mycket tidsödande förstärker problemet. En resa Karlshamn–Kalmar kan innebära tre timmars tågresor via Hässleholm, Alvesta och Växjö, trots att bilresan tar under två timmar. Till orter som Oskarshamn och Västervik saknas järnväg helt, vilket innebär att E22 utgör det enda alternativet.

Mot denna bakgrund är det tydligt att avstånden – inte de geografiska utan de tidsmässiga – hämmar utvecklingskraften i sydöstra Sverige. En förbättrad E22 är en förutsättning för att möjliggöra regionförstoring, stärka arbetsmarknadens funktionssätt och skapa långsiktiga ekonomiska möjligheter. Detta bör vara en central utgångspunkt i den nationella planeringen av infrastrukturen.

Fehmarn bält-förbindelsen öppnar 2030: ökad lastbilstrafik ställer krav på E22

Fehmarn Bält-förbindelsen, som planeras öppna kring 2030, utgör en av de största infrastruktursatsningarna i Nordeuropa i modern tid. Förbindelsen kommer att knyta samman Skandinavien och kontinenten på ett helt nytt sätt och skapa betydande möjligheter för näringsliv, forskning och arbets- och bostadsmarknad i hela norra Europa.

Erfarenheter från tidigare stora infrastrukturprojekt, inte minst Öresundsbron, visar att prognoser för gränsöverskridande trafikflöden ofta underskattar de faktiska effekterna. Det finns därför starka skäl att anta att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att generera större trafikökningar än vad dagens modeller förutser. I en aktuell rapport från STRING och Greater Copenhagen framhålls att godstransporterna på väg väntas öka kraftigt, bland annat eftersom järnvägskapaciteten på flera av de södra stråken i Sverige redan i dag är hårt belastad⁴. I rapporten bedöms lastbilstrafiken kunna öka med minst 50 procent när förbindelsen står klar.

En stor del av denna trafik kommer att passera in och ut ur Sverige via stråk som ansluter mot ostkusten. E22 utgör då den centrala transportleden genom sydöstra Sverige. Utan en sammanhängande, kapacitetsstark och trafiksäker fyrfältsväg riskerar regionen att drabbas av flaskhalsar, ökade olycksrisker och en försvagad konkurrenskraft.

När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar står därför E22 inför en strategiskt avgörande roll. Att säkerställa att vägen har tillräcklig kapacitet och standard är en förutsättning för att Sydsverige ska kunna tillgodogöra sig de stora möjligheter som förbindelsen skapar – och för att undvika att den ökade godstrafiken i stället leder till negativa effekter för tillgänglighet, säkerhet och regional utveckling.

Bidrar Trafikverkets förslag till utvecklingskraft i hela landet?

I Sverige är de transportpolitiska målen fastställda av riksdagen och har varit desamma under lång tid. Transportpolitikens övergripande mål är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*. Dessutom ska transportsystemet bidra till grundläggande tillgänglighet för alla och *”bidra till utvecklingskraft i hela landet.”* Den nationella planen är det främsta styrinstrumentet för att nå detta mål. Mot den

⁴ STRING & Greater Copenhagen (2025). *Fehmarn Belt Fixed Link – Status Report 2025*. Tillgänglig via: [https://stringmegaregion.org/wp-content/uploads/2025/11/Fehmarn Belt Fixed Link Status 2025.pdf](https://stringmegaregion.org/wp-content/uploads/2025/11/Fehmarn_Belt_Fixed_Link_Status_2025.pdf)

bakgrunden är det angeläget att analysera hur Trafikverkets förslag fördelar investeringarna mellan länen – vi har valt att göra detta i relation till trafikvolymen (så kallat trafikarbete).

Statistik finns över trafikarbete, det vill säga mängden trafik i form av persontransporter och gods. Sett till dessa mått framträder E22-stråket som ett av landets största och mest betydelsefulla transportflöden. Skåne står för 12,1 procent av Sveriges totala vägtrafikarbete, Östergötland för 4,9 procent, Kalmar för 2,9 procent och Blekinge för 1,4 procent. Tillsammans svarar därmed de fyra länen längs E22 för över 21 procent av allt trafikarbete i landet. Ungefär lika stor andel av Sveriges tunga trafik (20%) belastar vägarna i dessa län.

Trafikmängden och nationella satsningar per län 2026-2037

	Trafikarbete samtliga fordon (km)	Andel totalt trafikarbete (%)	Andel tung trafik (%)	Andel Investering i nationell plan (%)	Förändring mot föregående plan, Mkr
Blekinge	928 800 000	1,4%	1,1%	1,0%	1 395
Dalarna	2 421 200 000	3,7%	3,1%	0,4%	30
Gotland	457 700 000	0,7%	0,4%	0,0%	0
Gävleborg	2 357 400 000	3,6%	4,0%	1,8%	3 921
Halland	2 972 800 000	4,5%	5,1%	0,5%	-3 115
Jämtland	1 276 800 000	1,9%	1,8%	0,1%	-324
Jönköping	3 151 700 000	4,8%	6,8%	1,5%	1 043
Kalmar	1 889 800 000	2,9%	2,5%	0,0%	-869
Kronoberg	1 799 400 000	2,7%	4,0%	0,7%	416
Norrbottn	1 977 200 000	3,0%	3,3%	7,6%	8 448
Skåne	7 931 500 000	12,1%	11,5%	3,3%	-19 451
Stockholm	8 352 500 000	12,8%	10,4%	24,9%	-16 869
Södermanland	2 370 200 000	3,6%	3,7%	0,2%	-3 610
Uppsala	2 757 100 000	4,2%	3,3%	4,4%	13 806
Värmland	2 253 000 000	3,4%	3,5%	0,1%	-728
Västerbotten	2 008 300 000	3,1%	3,4%	4,9%	3 839
Västernorrland	1 885 100 000	2,9%	3,2%	0,6%	-3 136
Västmanland	1 945 400 000	3,0%	3,1%	0,1%	-1 280
Västra Götaland	11 289 700 000	17,2%	16,1%	22,1%	20 507
Örebro	2 247 700 000	3,4%	4,3%	1,5%	-681
Östergötland	3 230 400 000	4,9%	5,6%	24,4%	16 255
Totalt	65 503 600 000	100,0%	100,0%	100,0%	19 597

Källa: Trafikverket och Trafa. Trafikarbetet avser väg.

I statistiken framgår att Kalmar län står för 2,9 procent av det totala trafikarbetet i Sverige, vilket är i nivå med flera jämförbara län såsom Västernorrland (2,9 %), Norrbotten (3,0%), Västmanland (3,0 %) och Örebro (3,4 %).

Kalmar län har alltså ett trafikarbetsunderlag som motsvarar ett typiskt svenskt län. Länet utgör cirka 2 procent av befolkningen, cirka 2 procent av BNP och nästan 3 procent av landets trafikarbete.

Trots detta är länets andel av den nationella planen 0,0 procent. Det jämförbara länet Norrbotten föreslås få 7,6% av investeringarna.

Detta innebär en tydlig försämring jämfört med redan låga nivåer i tidigare planer. Sydöstra Sverige har blivit snedfördelat i fem planperioder i rad – ett tidsperspektiv som motsvarar ett kvarts sekel⁵. Vid enstaka tillfällen kan särskilda satsningar i andra delar av landet vara rimliga, men när samma obalans återkommer plan efter plan under 25 års tid blir fördelningen strukturellt sned.

Att Kalmar län är det enda länet i hela landet som nu tilldelas 0,0 procent av planmedlen, trots fullt jämförbara trafikvolym, gör slutsatsen oundviklig: den föreslagna planen uppfyller knappast riksdagens transportpolitiska mål om regional balans och utvecklingskraft i hela landet.

Resiliens och beredskap – E22 är kritisk i kris

E22 är en avgörande transportled längs östkusten, inte bara för näringsliv och pendling, utan även för Sveriges krisberedskap. Längs denna kust saknas fungerande järnväg, vilket gör E22 till en central infrastruktur för både civila och militära transporter vid extraordinära situationer. Vägens funktion är därmed avgörande för samhällets motståndskraft vid kriser.

Detta illustrerades när det i januari 2024 fastnade över 1 000 bilar på E22 i snökaos. Det tog åtta timmar från det första larmet tills myndigheter påbörjade gemensam samverkan⁶. Händelsen visar på behovet av en mer robust vägstandard, men också på brister i ansvarsfördelning, samordning och beslutsfattande vid akuta situationer.

Mötesseparerade sträckor bidrar till ökad trafiksäkerhet under normala förhållanden, men har samtidigt visat sig vara sårbara vid extremväder. När vägen blockeras saknas ofta möjligheter att leda om trafik eller snabbt nå nödställda. I sådana lägen är det avgörande att det finns ett tydligt mandat för någon aktör att agera kraftfullt och snabbt, utan rädsla för efterföljande kritik eller repressalier. Invånarnas liv och hälsa måste ges företräde framför byråkratiska gränsdragningar och oklarheter kring rådighet.

E22 är även av stor betydelse för sjuktransporter och tillgängligheten till vårdinrättningar. För att kriser inte ska få allvarliga konsekvenser krävs att beredskap och infrastruktur finns tillgänglig i hela landet. Den i dag ojämlika resursfördelningen, bland annat i Kalmar län, försvårar för människor i vissa delar av landet att nå vård eller säkerhet vid krissituationer.

Mot denna bakgrund ser E22 AB ett tydligt behov av att prioritera investeringar och planering som stärker vägens robusthet, förbättrar möjligheterna att hantera extremväder samt säkerställer tydliga mandat och effektiv samverkan mellan ansvariga aktörer vid störningar och kriser.

Elektrifiering och tillgång till fossilfria drivmedel – behov av en samlad bild

Näringslivet efterfrågar i allt högre grad förutsättningar för elektrifierade och fossilfria godstransporter. För att E22 ska vara en attraktiv och framtidssäkrad transportled behövs en samlad och uppdaterad bild av infrastrukturen för laddning och andra fossilfria drivmedel längs hela sträckan. Elektrifiering är en central del i omställningen, men ensam inte tillräcklig. För att skapa ett robust och motståndskraftigt transportsystem behöver infrastrukturen för flera typer av fossilfria

⁵ Handelskammaren, *Hela kungariket och halva pengarna: en granskning av Nationell plan 2026–2037*, hämtad 16 december 2025, <https://handelskammaren.com/2025/12/16/hela-kungariket-och-halva-pengarna-en-granskning-av-nationell-plan-2026-2037/>

⁶ Svenska Dagbladet, 2024-03-26. Utredning klar: Totalt kaos på Trafikverket. Läs artikeln: <https://www.svd.se/a/8J3gkr/utredning-om-kaoset-pa-e22-klar-skarp-kritik>

drivmedel utvecklas parallellt, till exempel biogas, vätgas och biodrivmedel. Detta är särskilt viktigt längs E22, där det saknas järnvägsalternativ.

E22 AB efterfrågar en samlad analys av nuläget och planerade satsningar för både el- och annan fossilfri infrastruktur – vilka sträckor som redan är tillräckligt försörjda, var bristerna finns och vilka investeringar som krävs.

Prioriterade åtgärder längs E22

E22 utgör en av landets mest betydelsefulla transportleder för såväl gods- som persontrafik i sydöstra Sverige. Stråket binder samman fyra regioner och är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, regional tillgänglighet och arbetsmarknadsförstoring. Mot denna bakgrund är det centralt att den nationella planen säkerställer en långsiktigt sammanhållen och successivt förbättrad utbyggnad av hela E22. Följande åtgärder anser E22 AB vara nödvändiga för att stråket ska kunna utvecklas i takt med regionernas behov och för att E22 fullt ut ska kunna fungera som ett effektivt och trafiksäkert nationellt huvudstråk.

Vikten av att de nuvarande objekten genomförs enligt tidplan

E22 AB välkomnar att flera viktiga åtgärder på E22 fortsatt är namngivna i den föreslagna nationella planen. För att säkra utvecklingskraften i sydöstra Sverige är det avgörande att dessa objekt genomförs enligt plan och utan ytterligare förseningar.

- E22 förbi Söderköping

Förbifarten genom Söderköping är ett av de mest centrala objekten för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på E22. Projektet har en lång förhistoria och är av stor betydelse för både regionala och nationella transporter. Det är därför helt avgörande att tidplanen ligger fast och att genomförandet inte förskjuts ytterligare.

- E22 förbifart Bergkvara

I den södra delen av Kalmar län är Förbifart Bergkvara det kvarvarande objektet som adresserar en av länets mest problematiska delsträckor med låg hastighet och bristande framkomlighet. Vikten av att projektet genomförs kan inte nog understrykas. För regionförstoring, trafiksäkerhet och näringslivets transporter är detta en nödvändig investering som måste prioriteras och inte tillåtas fördröjas.

- E22 genom Mönsterås

E22 AB vill även betona att en förbifart Mönsterås bör inkluderas i den nationella planen. Tillsammans med Förbifart Bergkvara utgör dessa två projekt de återstående större bristerna på E22 i Kalmar län. Givet länets mycket begränsade andel av nationella investeringar över flera planperioder bör denna samlade underprioritering beaktas vid beslut om nya objekt. Förbifart Mönsterås är en högt prioriterad åtgärd för såväl regional tillgänglighet som för godstransporterna längs hela E22-stråket.

Gladhammar – Verkeback

Sträckan Gladhammar–Verkeback har varit en välkänd och tydligt identifierad brist i planeringen ända sedan det nuvarande planeringssystemet infördes 2010. Den har sedan dess funnits med som ett namngivet objekt i nationell plan och utgjort en central pusselbit i arbetet med att färdigställa E22

som sammanhållet stråk. Mot den bakgrunden är det mycket olyckligt att objektet nu föreslås utgå ur planen.

Att projekt av denna typ kan falla in och ut ur den nationella planen är dessutom djupt problematiskt. Kommuner, regioner och näringsliv behöver kunna lita på att långsiktiga nationella beslut står fast. När prioriteringar ändras på detta sätt riskerar det att underminera förtroendet för planeringssystemet och försena de investeringar som regioner och företag planerar utifrån.

I Trafikverkets senaste dialoger kring objektet fanns en ny inriktning där en lösning i befintlig sträckning – kompletterad med en cirkulationsplats för att hantera anslutningen med riksväg 40 – bedömdes möjlig. Den tidigare föreslagna nydragningen av E22 avfärdades som alltför kostsam och alltför ingripande för natur- och kulturmiljö. Samtidigt bör det framhållas att sträckan i över femton år har varit föremål för utredningar, omstarter och nya ställningstaganden. Den senaste bedömningen förväntades dessutom ge förbättrade NNK-värden och möjliggöra ett avancemang till vägplaneskede. Mot denna bakgrund är det svårt att förstå hur sträckan nu ska hanteras framöver.

Bristen kvarstår – och den är välkänd. Terrängen är svår, kurvorna skarpa och antalet av- och påfarter skapar återkommande konfliktsituationer och trafiksäkerhetsrisker. För att E22 ska fungera som ett sammanhållet, effektivt och trafiksäkert stråk krävs att även denna del färdigställs. Som påtalats i flera analyser uppstår de fulla samhällsnyttorna först när vägen är utbyggd i sin helhet⁷.

I norra delen av Kalmar län är arbetsmarknaderna små och fragmenterade, vilket gör tillgänglighet extra avgörande. Västerviks kommun utgör en egen arbetsmarknadsregion, och både Vimmerby och Hultsfred har ett stort behov av förbättrade transportlösningar för att möjliggöra tillväxt. E22 och riksväg 40 är centrala delar av denna infrastruktur. En ny infart till de södra delarna av Västervik skulle dessutom ge tydliga positiva effekter för både kommun och omgivande region. Men dessa investeringar tappar i värde om Gladhammar–Verkeback fortsatt förblir en flaskhals. Effekterna av satsningar längs stråket realiserar sig fullt ut endast när länkarna är sammanhängande och utbyggda.

Att låta sträckan lämnas utanför planen är därför ett hårt slag mot utvecklingsmöjligheterna i norra Kalmar län, en del av landet som redan möter betydande strukturella utmaningar. E22 måste betraktas som en helhet för sydöstra Sverige, och kvarvarande brister behöver undanröjas för att skapa ett robust, säkert och konkurrenskraftigt transportsystem.

Positivt besked för längre och bredare transporter

E22 AB ser mycket positivt på de ökade medlen till uppgradering av vägnätet till BK4-standard. Vi har länge förespråkat denna satsning, då det är avgörande för att säkerställa ett effektivt och trafiksäkert stamvägnät som kan möta näringslivets behov. Att hela stamvägnätet planeras vara upplåtet för BK4 år 2030, samt att det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033, är viktiga steg för att skapa långsiktig tillgänglighet och robusthet. Det är också viktigt att betona att även de anslutande vägarna till E22 bör anpassas efter de nya transporterna då många industrier inte ligger i direkt anslutning till vägen.

⁷ Rapporten "Närhetseffekten – hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet" finns att hämta [här](#).

E22 AB:s samlade bedömning

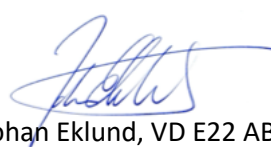
För att möta de kommande trafikökningarna och stärka tillgängligheten i hela sydöstra Sverige bör:

- E22 Gladhammar–Verkeback kvarstå som namngivet objekt.
- samtliga redan planerade objekt genomförs enligt tidplan, utan ytterligare förseningar.
- den nationella planen i större utsträckning ta höjd för de strukturella skillnader som råder i dag och säkerställa en mer rättvis regional fördelning av investeringar.

Mot denna bakgrund menar E22 AB att den nationella planen i betydligt större grad behöver ta höjd för de tydliga regionala skillnader som råder, och att fördelningen av investeringar i högre utsträckning bör avspegla faktiska trafikvolymerna och behov. Om målsättningen är att säkerställa god tillgänglighet i hela landet måste detta också komma till uttryck i hur statens medel fördelas. En mer balanserad resursfördelning skulle inte enbart stärka utvecklingskraften i de regioner som E22 berör, utan även långsiktigt bidra till ökad effektivitet och konkurrenskraft för Sverige som helhet.



Mikael Blomqvist, ordförande E22 AB



Johan Eklund, VD E22 AB