



Infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Diarienummer I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Trafikverkets "Förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033"

E22 AB har tagit del av Trafikverkets *Förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033* och vill med anledning framföra följande inspel.

Sammanfattningsvis ser E22 AB följande investeringar som högst prioriterade under nästa planperiod: säkra gröna transporter genom tvåfilig och elektrifierad väg, möjliggör för längre och bredare transporter och inkludera E22 genom Mönsterås i nationella planen. Dessa åtgärder bör genomföras snarast möjligt.

Väg E22 är en central transportled för Sveriges ostkust och en sammanlänkande faktor i en region med brist på annan fast infrastruktur. Ett samlat Sydsverige från Trelleborg till Norrköping har under många år pekat på behovet av en utbyggnad av väg E22 för att skapa tillväxt och goda förutsättningar också utanför storstadsområdena.

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 långsiktig 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*."

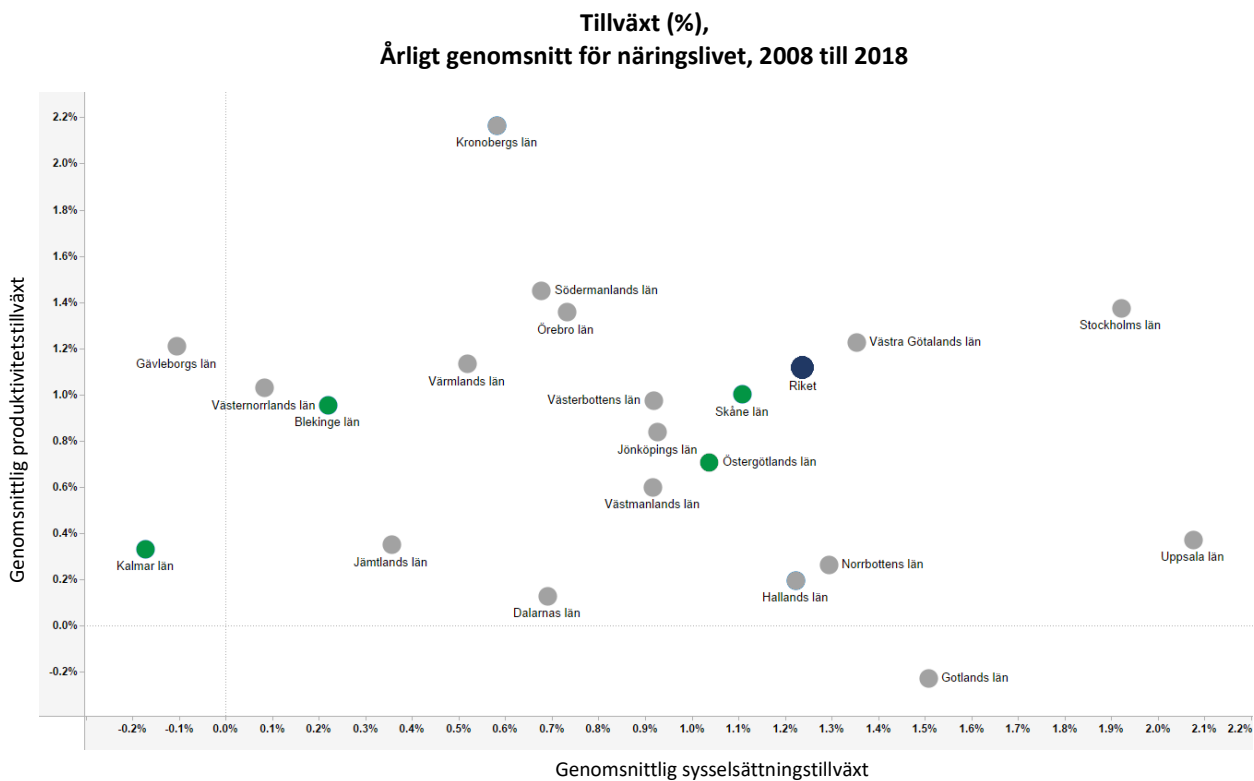
Trafikverkets förslag till nationell plan tar inte hänsyn till dessa mål då delar av sydöstra Sverige under mer än två decennier legat i strykclass vad avser investeringar, vilket tydligt försämrat områdets konkurrenskraft.

Bakgrund

Produktivitetskommissionen har genomfört en grundlig analys av sydsvensk ekonomi. Analysen av tillväxt i samtliga svenska regioner pekar på att tillväxt av BNP generas av två komponenter i samhällsekonomin – sysselsättning, alltså hur många som arbetar, och produktivitet, hur effektivt det arbete som utförs är. I den allmänna debatten är fokus ofta på sysselsättning. Men för tillväxten är produktiviteten mer betydelsefull. Medan sysselsättningen har bidragit till 20% av tillväxten de senaste åren, så har produktiviteten svarat för 80%.

Sammantaget finns tre slutsatser som är viktiga att lyfta i samband med Trafikverkets förslag till den nationella planen för transportinfrastruktur.

För det första skiljer sig tillväxten åt ganska radikalt inom Sverige. Skillnaderna är så stora att en nationellt sammanfattande siffra säger mycket lite om hur ekonomin faktiskt går i landet. I nedanstående figur illustreras de stora skillnaderna.



Detta har stor relevans för hur man ska värdera betydelsen av insatser i olika delar av Sverige. Målet med satsningar på vägar och järnvägar är att bidra med ekonomiskt välstånd.

För det andra ger analysen tydliga besked om vad som förklarar skillnaderna mellan svenska regioner avseende produktivitet, varav flera har stor relevans för transportinfrastrukturen. Följande faktorer ger alla positiva bidrag till produktiviteten i en regions näringsliv:

- Utbildningsnivå
- Innovation
- Närvaro av stora bolag
- Närvaro av utlandsägda bolag
- Internationalisering
- Pendling (storlek på lokal arbetsmarknad)

I första hand är det arbetspendling och i andra hand godstrafik som ger viktiga bidrag till tillväxten.

För det tredje har flera av de sydsvenska regionerna haft en sämre utveckling av produktivitet.

I analysen "Sydsverige Live", som är framtagen av bland andra Sydsvenska Handelskammaren, intervjuas företagsledare i regionen. Där framgår att 63% av företagsledarna ser brister i infrastruktur för pendling som ett hinder för tillväxt och var tredje ser det som ett stort hinder. 35% ser infrastruktur för gods som hinder och ungefär var femte ser det som ett stort hinder.

Mot bakgrund av att pendling är en viktig drivkraft för produktivitet finns det stor anledning och potential i att öka denna i Sydsverige. Insatserna under kommande år blir mycket betydelsefulla och infrastrukturinvesteringar kommer därför att ha stor betydelse i Sydsverige de kommande åren.

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.

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 sträckningen. Det finns också många ytterligare hamnar längs med sträckningen, som exempelvis i Karlskrona där det både fraktas gods och personer till exempelvis Polen. Även Oskarshamns hamn är viktig som gods- och passagerare-nod för Gotland och mellersta och södra Sverige. Dessutom är hamnen strategisk viktig som vindkraftshamn för både land och vattenbaserad verksamhet.

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 kopplas 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 framför allt för människor. I övriga Sverige har betydande förstoring skett av arbetsmarknadsregionerna. Sedan 1985 har antalet minskat från 126 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 1985.

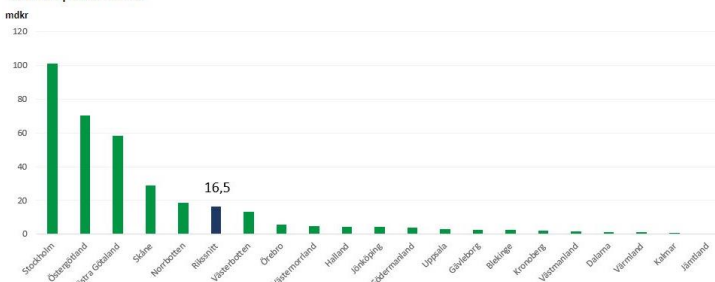
Detta har satt sina spår i förutsättningarna för regionen. Sydöstra Sverige utgör fem av de totalt åtta arbetsmarknadsregioner som E22 går igenom. Sett över tid, har befolkningstillväxten i flera av de stora LA-regionerna i sydostlänen längs med E22 varit konstant och ingen arbetsmarknadsförstoring har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

Förslaget till finansiering

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

Regionala projekt, fördelning per region (Miljarder kr)

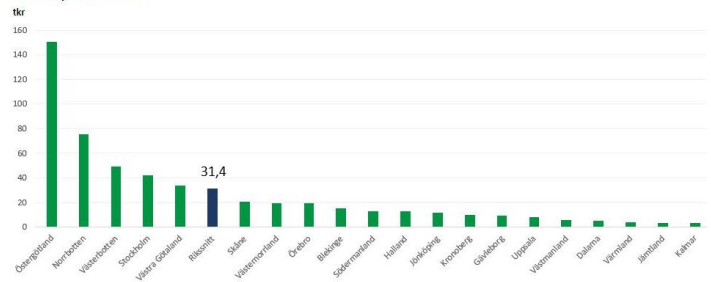
Nationell plan 2022-2033



Not: Fördelning av 330 miljarder i regionala investeringar. Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram. 2021 års fasta priser.

Regionala projekt, fördelning per region (tkr/invånare)

Nationell plan 2022-2033



Not: Fördelning av 330 miljarder i regionala investeringar. Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram. 2021 års fasta priser. Befolkning i år 2020.

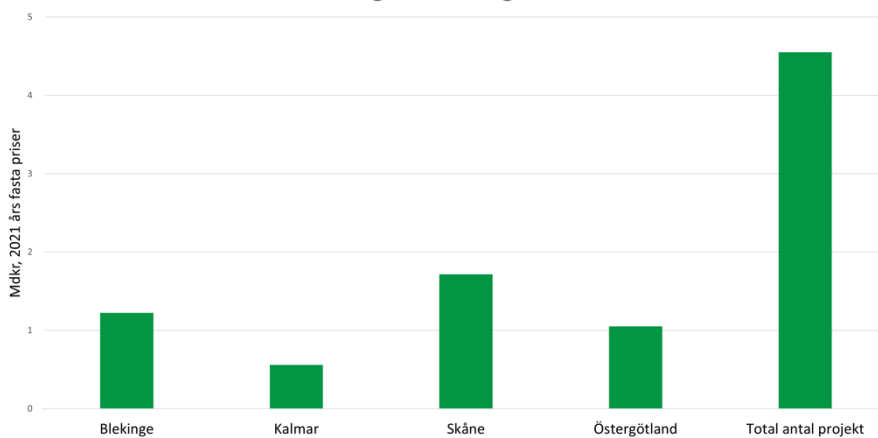
Det går föga förvånande att konstatera att de folkrikaste länen i Sverige - Stockholm och Västra Götaland - mottagit den största summan av de beslutade investeringarna. Dessa följs sedan åt av Östergötland, Skåne och Norrbotten som alla ligger över riksnittet om man tittar på totalen av investeringarna. Det ska dock nämnas att järnvägssatsningen Ostlänken på ca 70 miljarder drar upp både investeringstotalen och snittet per invånare för Östergötland, vilket är naturligt och högst rimligt.

Men för väg E22 framträder en mycket besvärande bild. I de län som berörs är det 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 framför allt 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 använts¹.

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 infrastrukturinvesteringar.

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.

Genomsnittlig investering i E22 över tid



¹ Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2 februari 2022. Ladda ner rapporten [här](#).

Tyvärr har vi sett att byggstarten av flertalet objekt dragit ut på tiden de senaste åren. I Trafikverkets förslag har både Ronneby Ö-Nättraby och Gladhammar-Verkeback nu förskjutet byggstart med minst fyra år. Detta anser E22 AB är mycket olyckligt.

Prioriterade åtgärder längs E22

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

Grönare transporter kräver tvåfilig och elektrifierad väg

Under våren 2019 verkade E22 AB tillsammans med Region Blekinge för att få en elvägpilot till väg E22 - en ansökan som E22 AB har ställde sig bakom. Trafikverket gav då beskedet att elvägpiloten kommer att genomföras i andra delar av landet. E22 AB beklagar att satsningen inte gjordes i Blekinge men hoppas att det kan bli aktuellt igen inom kort. I en sådan process är det av vikt att se till fordons- och teknikneutralitet samt hög digitaliseringsgrad.

Som tidigare konstaterat 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 vad situationen betjänar 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 i ett tidigt stadium. Dessutom skulle ett fossilfritt alternativ i form av elväg medföra positiv klimatpåverkan för regionen och Sverige som helhet. Också anpassningar som ger möjlighet till större transporter skulle underlätta vid denna brist på infrastruktur. Därför menar vi att nämnda anpassningar är centrala för klimat och produktivitet längs med sträckningen.

Längre och bredare transporter

Även möjligheten att få köra bredare transporter längs med E22:an förespråkas. 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.

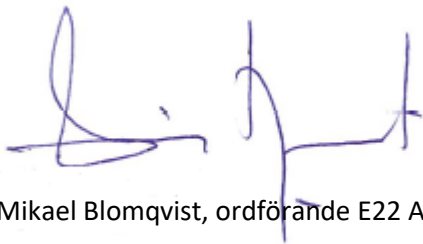
Avsaknaden av järnvägsförbindelser är även en bidragande orsak till varför vi önskar se en breddning av väg E22. Detta då vägen är en transportled med många industritäta samhällen, men också för att behovet av en mer trafikerad transportled också måste följas av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Extra tydligt blir detta på sträckorna genom Mönsterås samt Söderköping, som är i akut behov av utbyggnation. 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.

Vi vill även understryka behovet av de investeringar som krävs på E22 för att möjliggöra dessa längre transporter. E22 är central för sydöstra Sveriges godsflöden och det är av yttersta vikt att de planerade investeringarna genomförs enligt tidsplan.

Inkludera E22 genom Mönsterås i 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 prioriterat att samtliga utbyggnationer sker som genomgående motorväg. Vi har i tidigare analyser visat på de möjliga produktivitetsvinsterna med ett sådant tillvägagångssätt².

Mot denna bakgrund 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 befolkningmängden 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 inte bara gynna regionerna längs vägen, utan hela Sverige på lång sikt.



Mikael Blomqvist, ordförande E22 AB



Stephan Mühler, VD E22 AB

² Rapporten "Närhetseffekten – hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet" finns att hämta [här](#).