



Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Dnr: LI2023/03919

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissvar angående Trafikverkets ”Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037”

E22 AB har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037. E22 AB vill med anledning av det framföra följande inspel till den inriktningsunderlaget och till den kommande processen. Svaret delas in i sex huvuddelar: tillgänglighet, finansiering, status på projekt, hållbarhet, civil beredskap och prioriterade åtgärder längs E22:an.

### Vikten av tillgänglighet

E22:an är en kritisk transportled för näringsliv och invånare längs med hela Sveriges sydöstra kust. Detta har förstärkts genom tidigare politiska beslut, som exempelvis att vägen finns med i EU:s prioriterade transportnät TEN-T<sup>1</sup>. Likväl är sydöstra Sverige fortfarande en region som präglas av dålig tillgänglighet.

### Näringsliv och godstrafik

Genom en jämförelse av de övriga europavägarna i södra Sverige blir det tydligt att E22 är unik i sitt slag. Både E4 och E6 har välutbyggda järnvägssträckningar som löper närmast jämsides: Västkustbanan och Södra stambanan. Den som vill resa eller frakta gods längs västkusten eller i Sydsveriges inland har därför flera möjliga transportalternativ. För den som vill driva verksamhet längs Sveriges sydöstra kust finns dock endast ett reellt alternativ – E22.

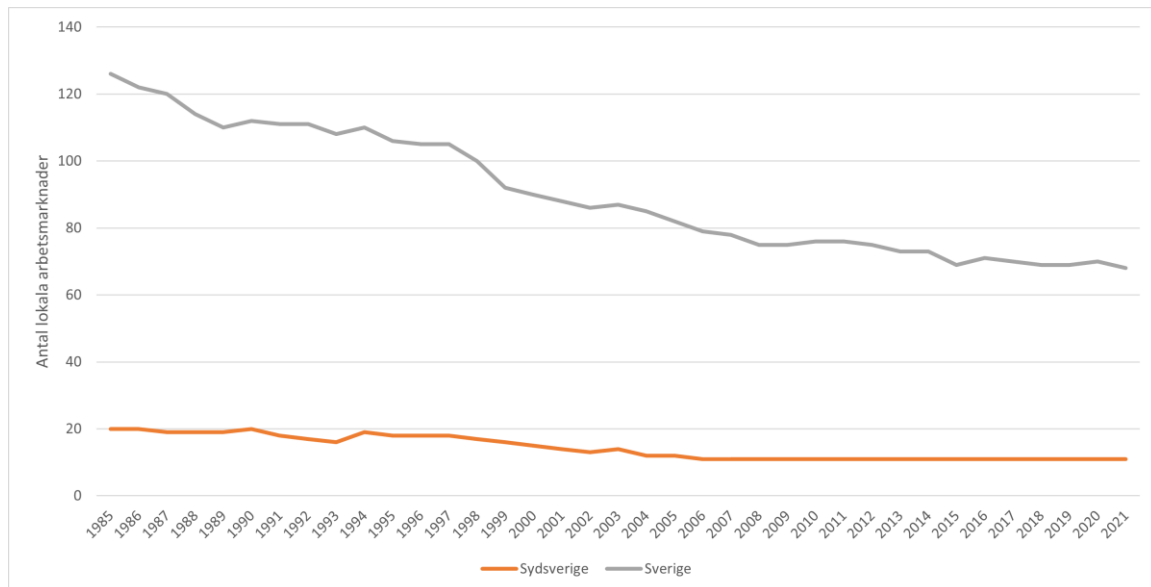
Tvärt emot järnvägarna råder ingen brist på hamnar längs med E22. Fyra större hamnar, Trelleborg, Malmö, Karlshamn och Norrköping finns utspridda längs med vägen. Det finns också många ytterligare hamnar längs med sträckningen, som exempelvis i Karlskrona och Oskarshamn där det både fraktas gods och resenärer utomlands. Flera av godsstråken som går genom hamnarna har E22 som sin huvudsakliga transportled. Därmed skulle många hamnar 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.

---

<sup>1</sup> [Länk till karta TEN-T](#)

## Pendling, resande och arbetsmarknadsförstoring

Tillgänglighet är inte bara viktigt för gods, utan framför allt för människor. I övriga Sverige har betydande förstoring skett av arbetsmarknadsregionerna, så det totala antalet LA-regioner i Sverige har minskat sedan 1985. 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, som har stannat av på samma antal LA-regioner sedan 2006. Pendlingen har visserligen ökat inom arbetsmarknadsregionerna, men invånarna arbetar fortfarande inom samma arbetsmarknader som de gjorde 1985<sup>2</sup>.



*Not: Förändring i antalet lokala arbetsmarknader i hela Sverige jämfört med Sydsverige.*

Samtidigt sker stora förändringar inom de lokala arbetsmarknaderna. Detta framgår exempelvis genom statistik över befolkningstillväxt och ny sysselsättning som visar på starkt tillväxt. I en kartläggning av kompetens- och rekryteringsbehov i Sydost uppskattas att företag kommer behöva rekrytera 5 064 personer till nya jobb innan år 2028<sup>3</sup>.

För att en regionförstoring ska komma till kan det tidsmässiga avståndet inte vara längre än 45 minuter. För en person som bor i Kalmar att ta sig 8,3 mil till Karlskrona krävs en bilfärd mellan 60–90 minuter, alltså upp till dubbla tiden mot krävd pendlingstid. I flera GPS-funktioner rekommenderas inte ens E22 som ett alternativ, på grund av den låga hastigheten och den dåliga kvaliteten på vägen. Det tar exempelvis lika lång tid att köra bil mellan Västerås och Stockholm som mellan våra tidigare nämnda städer - trots att den sträckan Västerås-Stockholm är mer än två mil längre.

<sup>2</sup> Sydsvenska Handelskammaren, 24 januari 2020, *Så Utvecklas Sydöstra Sverige*. Ladda ner rapporten [här](#).

<sup>3</sup> TechTank och Teknikcollege Sydost, 11 oktober 2023, *Kartläggning av kompetens- och rekryteringsbehov 2023–2028*.

Pendlingsområdet för Kalmar och Karlskrona är naturligt fokuserat på de omedelbara grannkommunerna, men det finns också en tydlig stråkförlängning längs E22:s 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	78,34%	29,76%	0,97%
Andel löneinkomster intjänade i Torsås kommun	1,03%	44,93%	0,73%
Andel löneinkomster intjänade i Karlskrona kommun	0,94%	12,91%	83,83%

*Not: Statistik hämtad 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).*

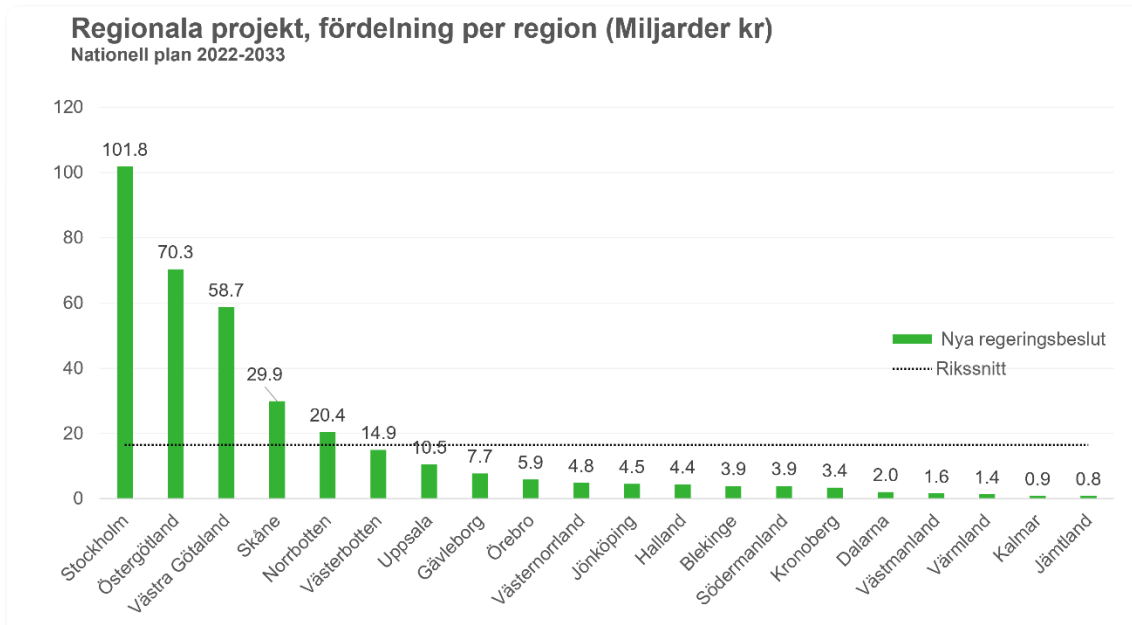
Statistiken tyder på att avstånden hämmar integrationen. Torsås har begränsat utbyte med de kraftigt växande grannkommunerna och de stora tillväxtorterna har ett utbyte på under en procent.

På många sträckor är E22:an det enda reella alternativet för resor i Sydöstra Sverige, vilket också visar sig genom bristen på tågförbindelser. Även om det finns smidigare vägar rekommenderas resande från Karlshamn till Kalmar via tåg i vissa fall att åka söderut förbi Kristianstad och Hässleholm, runda Alvesta och Växjö för att sedan åka mot Kalmar. En resa som hade tagit 1 timme och 50 minuter med bil kan således ta upp mot 3 timmar med tåg, trots att sträckan endast är 135 km. Som jämförelse tar tåg mellan Stockholm och Göteborg på 400 km endast 35 minuter längre tid. Vill resenären resa kollektivt till/från exempelvis Oskarshamn eller Västervik finns inga tågförbindelser alls, vilket innebär att det enda alternativet är buss på E22:an.

Avstånden hämmar integrationen i sydöstra Sverige. Ökad tillgänglighet genom bättre förbindelser torde därför ha stor potential, baserat på erfarenheter om arbetsmarknadsintegration. Tillgänglighet är kritiskt för att skapa goda ekonomiska förutsättningar i regionen. Detta är också ytterst anledningen till oron över den underfinansiering som skett av sydsvensk infrastruktur.

## Finansiering av infrastruktur och läget längs E22

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



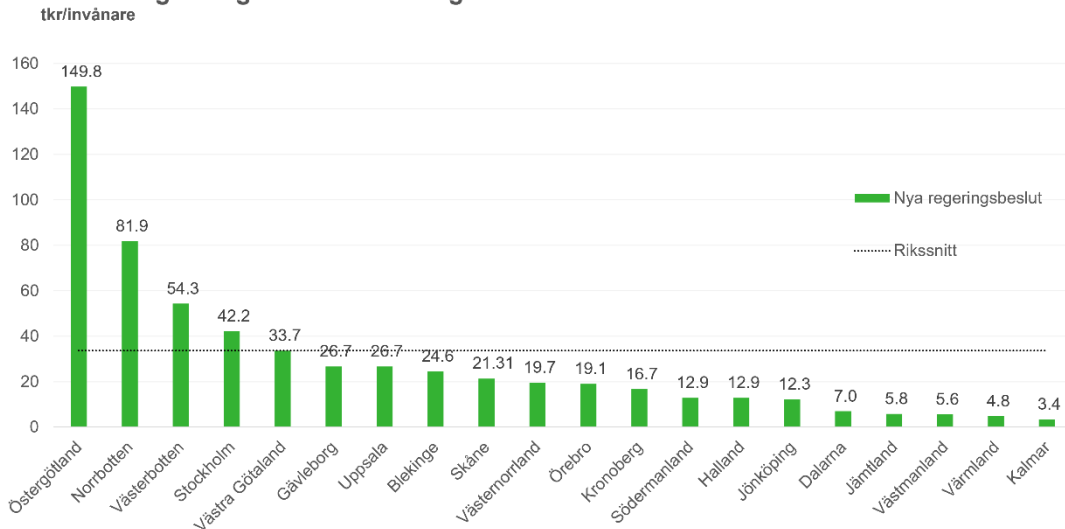
*Not: Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram. 2021 års fasta priser.*

Det går att konstatera att de folkrikaste regionerna i Sverige, Stockholm och Västra Götaland, har mottagit stora summor av de beslutade investeringarna. Även Östergötland, Skåne och Södermanland ligger över rikssnittet sett till totalen av investeringarna. Det ska dock nämnas att järnvägssatsningen Ostlänken drar upp investeringstotalen i både 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 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 tid i de nationella planerna<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Sydsvenska Handelskammaren, 2023, *Hela Kungariket Halva Pengarna*. Ladda ner rapporten [här](#).

### Fördelning av regionala investeringar 2022-2033

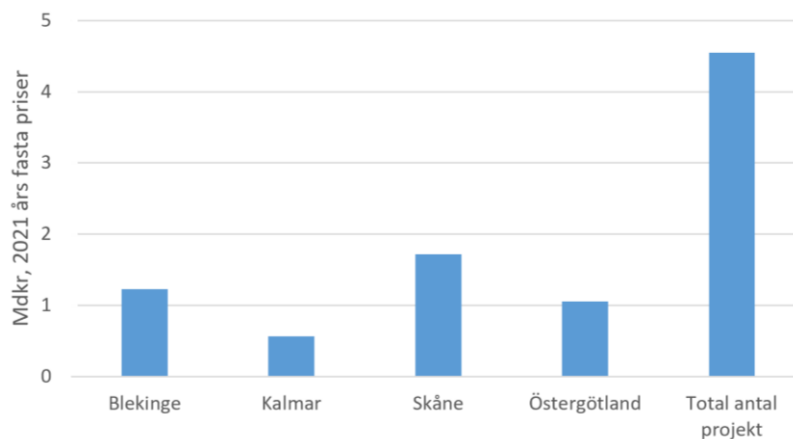


Not: Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram. 2021 års fasta priser.

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<sup>5</sup>.

Granskas de genomsnittliga totala investeringarna i E22 över planperioden närmre är det tydligt 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



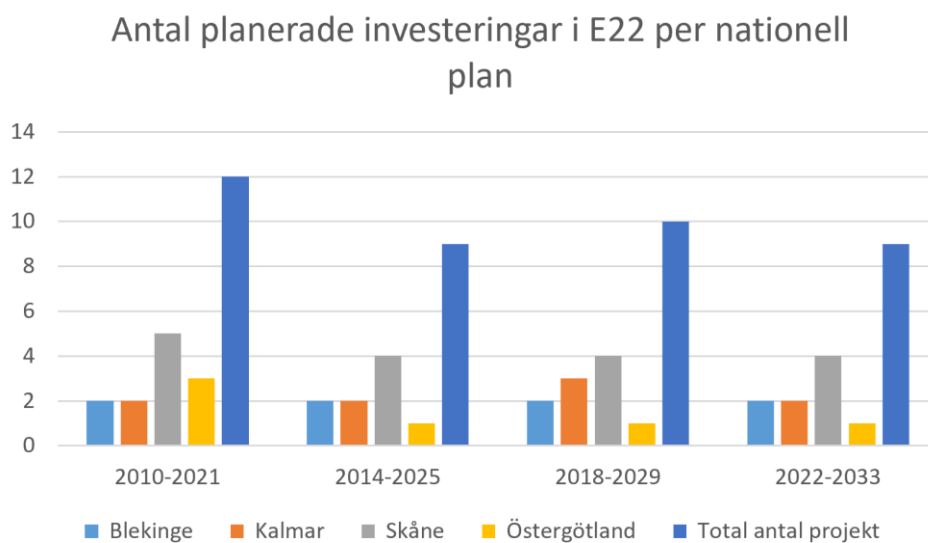
Not: Grafen visar de genomsnittliga totala investeringarna i E22 i tidigare nationella planer 2010-2021, 2014-2025, 2018-2029, 2022-2033, fördelat på län.

<sup>5</sup> Sydsvenska Handelskammaren, 2023, *Hela Kungariket Halva Pengarna*. Ladda ner rapporten [här](#).

Det är heller inte svårt att förstå varför E22 är, som vi konstaterat i tidigare avsnitt, central för infrastrukturen i Kalmar län. Man kan enkelt säga att när det investeras i sydöstra Sverige, investeras det i 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.

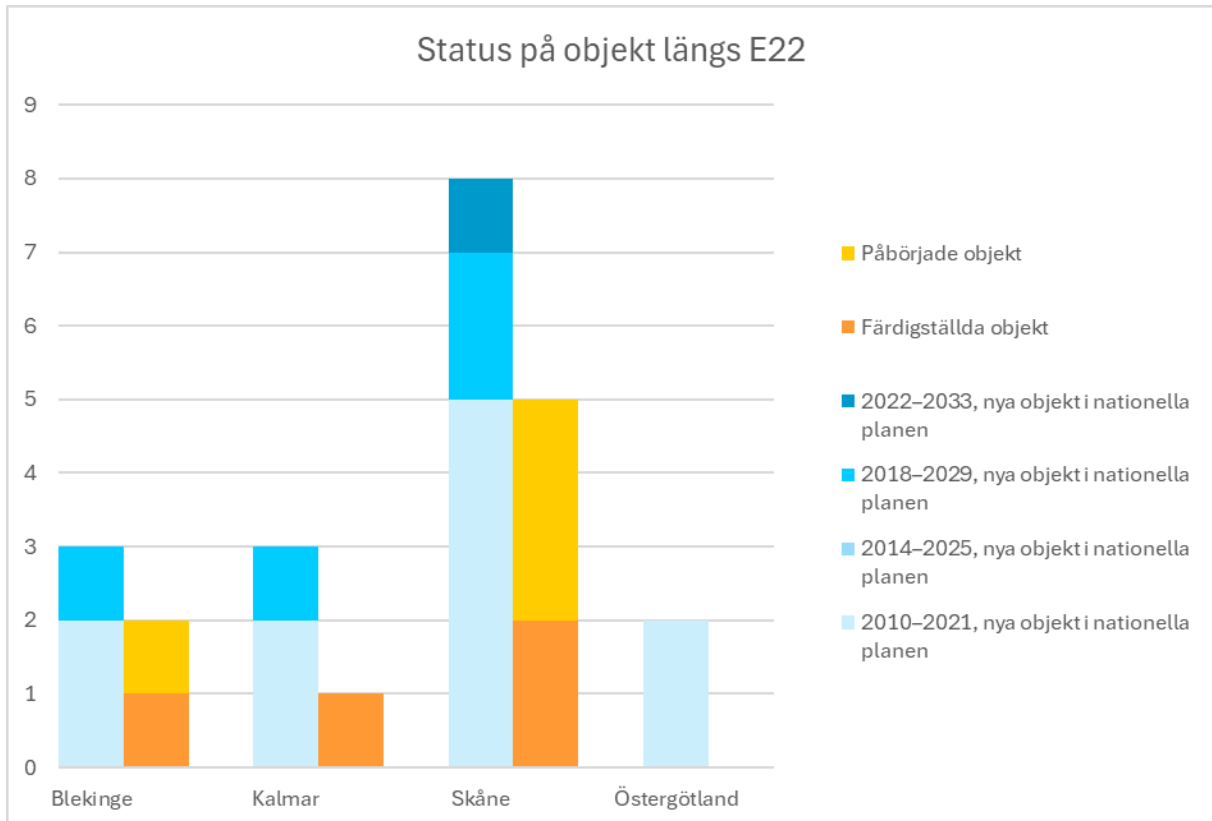
### Projekten beslutas – men genomförs inte i beslutad takt

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.*

## Status för planerade projekt på E22



Not: grafen visar antal objekt som tillkommit i varje nationell plan sedan 2010 jämfört med hur många av dessa som är påbörjade respektive färdigställda.

Många av de planerade projekten som rör E22 sedan planen 2010–2021 är dock inte färdigställda och det tillkommer få nya i de 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 i 2014–2025-planen planerad med byggstart 2017. Byggstarten har blivit uppskjuten upprepade gånger och i skrivande stund är den beräknad att börja byggas 2025.

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.

Att projekten inte genomförs blir extra problematiskt i förhållande till det transportpolitiska målet att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."<sup>6</sup> Denna målsättning har historiskt inte uppfyllts för sydöstra Sverige.

<sup>6</sup> Trafikverket (2024). *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen: För perioden 2026–2037*. s. 30

## Kostnadsökningar och definitiva beslut

När Trafikverket föreslår strategier för effektivare genomförande av åtgärder i det nya inriktningsunderlaget drar de slutsatsen att definitiva beslut om investeringar inte bör fattas innan nyttor och kostnader är väl utredda, för att undvika kostnadsökningar som framför allt inträffar i tidigare planeringsskeden<sup>7</sup>. De skriver att detta är ett problem eftersom investeringar i nationell plan vanligtvis genomförs även om kostnaderna visar sig vara högre än bedömningen. Därför fastslår Trafikverket att investeringar i planens senare del bör ses som preliminära förslag som bör utredas vidare, och att investeringar som har för höga kostnader eller för låg nytta bör utgå ur planen vid nästa revidering.<sup>8</sup>

I förslaget att utreda mer för att undvika kostnadsökningar missar Trafikverket att anledningen till kostnadsökningarna ofta är just långa utredningar, ändrade beslut och prisökningar över tid. Trafikverkets resonemang kring att projekt ofta genomförs trots kostnadsökningar går att ifrågasätta mot bakgrund av att flera projekt historiskt har skjutits upp eller stryks. Hade projekt som namngavs i nationella planen 2010–2021 genomförts redan då hade stora delar av kostnadsökningarna säkerligen kunnat undvikas. Lösningen kan därför inte vara att vänta och förvänta sig att kostnaderna ska gå ner, utan bör vara att bygga innan kostnaderna fortsätter öka.

Det kan vara värt att bygga hela stråket även till högre pris om det ger en samhällsnytta. Det finns ett tydligt exempel på E22 i Blekinge, på sträckan Ronneby Ö-Nättraby som finns med i den nuvarande nationella planen. 2023 gjordes en översyn av projektet på grund av kostnadsökningar och bedömningen var att korta ner sträckan med några kilometer till Björketorp-Nättraby. Sträckan är nu endast 11 km lång.

Dessutom visar Handelskammarens rapport *Stråket istället för snuttar*<sup>9</sup> att längre sträckor faktiskt leder till lägre kilometerpris. Medelkostnaden per kilometer på motorväg uppgår till 54 Mkr.

Sambandsanalysen visar att i snitt innebär 10% längre väg en kilometerkostnad som är ca 2,3% lägre. För motorvägar som är längre än 20 kilometer finns inget projekt som är dyrare än 53 Mkr/kilometer (detta värde avser E4 Uppsala-Mehedebym). För korta motorvägssnuttar på mellan 2 och 20 kilometer, som exempelvis Björketorp-Nättraby, varierar kostnaderna desto mer: mellan 16 och 178 Mkr per kilometer. En orsak kan vara att de icke avståndsberoende kostnaderna relativt sett dominerar mer för korta sträckor, som planering och upphandling. Därför är det bäst att bygga långt på en gång.

Att kapa av någon/några kilometer på ett vägobjekt för att pressa kostnader kan knappast ses som god samhällsplanering eller god hushållning av resurser. Det skjuter endast problemen på framtiden, då det med största sannolikhet kommer vara dyrare att bygga de återstående delarna vid ett senare tillfälle. Planeringstakten för nya projekt går långsamt men i inriktningsunderlaget föreslås likväl mer genomgående utredning. Frågan är om mer utförliga utredningar verkligen kommer bidra till ett effektivare genomförande eller om det bara kommer resultera i längre ledtider.

---

<sup>7</sup> Trafikverket. (2024). *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen: För perioden 2026–2037*. s. 124-130.

<sup>8</sup> Trafikverket, (2024) *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen: För perioden 2026–2037*, s. 126

<sup>9</sup> Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2016, *Stråket istället för snuttar*. Ladda ner rapporten [här](#).





## 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.

### Elektrifierad väg

Som tidigare konstaterat 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 beträffande 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. Detta 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. 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 elektrifierad väg är centralt för klimat och produktivitet längs med sträckningen.

### Längre, bredare och tyngre transporter

Ett annat sätt att skapa framtidens hållbara E22 är genom längre och bredare transporter, vilket Trafikverket visade i en rapport från 2019<sup>10</sup>. I rapporten beräknas sträckan Karlskrona-Norrköping på väg E22 vara öppen för trafik av längre lastbilar år 2025. Framför allt är det besvärande att det är förseningen av förbifart Söderköping som är bidragande till senareläggningen, vilket ytterligare understryker projektets angelägenhet. Eftersom byggstart av förbifart Söderköping i nuläget är planerad till tidigast 2025 kan vi förvänta oss att sträckan inte kommer vara öppen för trafik av längre lastbilar redan nästa år.

Idag vittnar flera företagare om att de måste söka tillstånd för breda transporter, vilket medför mycket onödigt krångel. E22 AB ser fördelar med att tillåta bredare transporter längs E22:an utan krångliga tillståndsförfaranden. Genom att införa generella tillstånd skulle tillgängligheten för godstransporter förbättras längs vägsträckan. Det vore positivt om fler delar av vägen kunde anpassas så att detta kan bli möjligt utan att kompromissa med trafiksäkerheten.

Bärighetsklass BK4 är avgörande för att minska trängseln och förbättra effektiviteten. E22 AB anser att bärighetsklass BK4 på E22:an skulle öka säkerheten och minska risken för olyckor, samtidigt som det bidrar till en smidigare och mer effektiv transport av gods. Genom att förbättra tillgängligheten för bredare transporter kan vi optimera godstransporterna och möta det ökande behovet av logistik i en växande handelsekonomi.

---

<sup>10</sup> Trafikverket, 2019, *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter*. Ladda ner rapporten [här](#).



## Bättre närmiljö för boende längs E22

Hållbarhet handlar om mer än själva klimatfrågan. Således är frågor kring buller och boendes närmiljö viktiga aspekter för att utforma framtidens transportsystem. I denna bemärkelse finns det stor potential 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. Detta problem återfinns längs med andra orter längs med vägen. Lastbilar och tunga transporter dras i vissa fall nära villaträdgårdar i bland annat Söderköping, Mönsterås och Bergkvara. En bättre utbyggd E22 skulle kunna dras i nya sträckningar förbi tätorterna.

## Civil beredskap

I det nuvarande världsläget är det viktigt att planera för civil beredskap. I inriktningsunderlaget fastslår Trafikverket att det finns oklarhet kring Trafikverkets roll som beredskapsmyndighet. Vi anser också att det behövs klarhet kring omfattningen av Trafikverkets uppdrag inom civil beredskap.

I januari 2024 fastnade mer än 1000 bilar i snökaos på E22. E22 är, som illustrerat i hela remissvaret, en viktig väg för att koppla samman sydöstra Sverige. Vägen är central för pendling och tillväxt, men också för sjuktransporter och övriga vårdinrättningar. Från att Trafikverket tog emot det första samtalet om stillastående bilar på E22 tog det åtta timmar tills en aktörgemensam samverkan påbörjades<sup>11</sup>. Här krävs mer effektivt samarbete mellan myndigheter.

Det finns många aspekter av krisberedskap. För att hindra att kriser blir allvarliga är det centralt att se till att tillräcklig beredskap finns överallt. Ett exempel är Kalmar som bidrar med 2% av BNP, men tar del av 0,2% av infrastruktuursatsningarna.<sup>12</sup> Denna ojämlika fördelning av resurser i landet gör i praktiken att det är svårare för människor i vissa områden att ta sig till vård eller säkerhet i kris.

Dessutom är vissa viktiga sträckor på E22 inte BK4-klassificerade, till exempel Verkebackensbron. På en av Sveriges Europavägar hänvisas tung trafik till omvägar på mindre vägar västerut. Brist på BK4-klassificering innebär bristfällig framkomst för militärfordon och godstransport. Dåliga vägar är ett hinder för civil beredskap.

Trafikverket ska, som nämnt i inriktningsunderlaget och enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, ha god förmåga att "motstå hot och risker, förebygga sårbarheter, hantera fredstida krissituationer och genomföra sina uppgifter vid höjd beredskap". För att uppfylla detta krävs samarbete, ansvarstagande och en utjämnande fördelning av resurser.

---

<sup>11</sup> Svenska Dagbladet, 2024-03-26. *Utredning klar: Totalt kaos på Trafikverket*. Läs artikeln [här](#).

<sup>12</sup> Tidningen Näringslivet, 2024-02-01. *Kritiken efter E22-kaoset: Inga satsningar på 25 år – "Stagnerat"*. Läs artikeln [här](#). Per Tryding, 2024-01-06. *Rapport från en väg i det glömda Sverige*. Smedjan. Läs essän [här](#).



## Prioriterade åtgärder längs E22

Den sammanvägda bilden av få planerade nya investeringar och det långsamma 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 är 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 prioriterat att samtliga utbyggnationer sker som genomgående motorväg. Vi har i tidigare analyser visat på de möjliga produktivitetsvinsterna med ett sådant tillvägagångssätt<sup>13</sup>.
- **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 prägla svensk infrastrukturplanering och det märks inte minst i projekten på E22. Ett exempel är Förbifart Söderköping som jämfört med ursprungsplan försenats med hela 8 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 elvägspilot 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.

---

<sup>13</sup> E22 AB & Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2014, *Närhetseffekten- hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet*. Ladda ner rapporten [här](#).

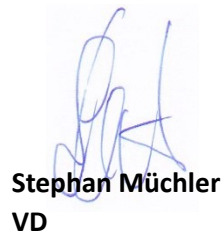


Sammantaget är E22 AB:s bild att den nya nationella planen i högre utsträckning bör se till de regionala skillnaderna i landet, samt att fördelningen av nationella investeringar bättre bör spegla befolkningsmängden i de olika länen. Om ambitionen verkligen är att säkra tillgänglighet i hela landet, bör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

Malmö och Karlskrona, 15 april 2024



**Mikael Blomqvist**  
Ordförande



**Stephan Mühler**  
VD