

# E22 AB

Trafikverken  
Planeringsrådet

## **Ang. Preliminärt förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021**

E22 AB har bildats av Regionförbundet Östsmå, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Region Skåne och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren med syfte att verka för att väg E22 byggs ut till *lägst fyrfältstandard* längs hela sträckan Norrköping-Trelleborg. E22 AB vill med denna skrivelse kommentera det preliminära förslaget till nationell plan för transportsystemet.

### *Sammanfattande kommentar*

De aviserade anslagen för den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 är för små. Detta framgår tydligt i det första förslaget till investeringsplan. En stor mängd mycket angelägna och lönsamma investeringar ryms ej, inte ens i scenariot med en 15-procentig ökning av anslagen. E22 AB vill understryka vikten av att trafikverken fortsätter att kommunicera de stora infrastrukturbehoven till regeringen.

Även med hänsyn tagen till de snäva ekonomiska ramarna menar E22 AB att de föreslagna satsningarna på E22 är otillräckliga. Också med en 15-procentig ökning av anslagen kvarstår många viktiga sträckor som inte får någon standardhöjning. Inte i något av de berörda länen får E22 en sammanhängande, adekvat standard. E22 AB anser att trafikverken kraftigt underskattar de väldokumenterade vinsterna (se källa nedan) med att skapa ett sammanhängande stråk med hög standard. Vidare beaktar förslaget inte den kraftiga trafiktillväxt som sker i sydöstra Sverige som en följd av den ökande Östersjöhandeln. E22 AB uppfattar inte heller att förslaget är konsistent med uppfattningen hos de berörda Vägverksregionerna.

E22 AB menar att den slutliga planen måste behandla E22 som ett sammanhängande stråk och som den ryggrad för infrastrukturen i sydöstra Sverige som vägen är.

E22 AB  
c/o Sydsvenska Industri- och Handelskammaren  
Skeppsbron 2  
211 20 Malmö  
Telefon 040 690 24 00

### *Specifika kommentarer till förslaget*

E22 AB vill inledningsvis framhålla vikten av att betrakta E22 som ett sammanhängande stråk. Vägen utgör en ryggrad för transportsystemet i sydöstra Sverige, på samma sätt som E6 och Västkustbanan har motsvarande funktion i sydvästra delen av landet. E22 är dock kraftigt eftersatt jämfört med E6 och Västkustbanan, vilket till stor del kan härledas till 1900-talets historia. Sedan järnridåns fall har situationen dock förändrats och Polen, Baltikum och Ryssland har öppnats upp för handel och andra former av utbyten. Detta har också gett tydliga avtryck i trafikflödena i regionen, på ett sätt som har nationell påverkan. Sydöstra Sveriges växande betydelse som skeppningsregion har också synliggjorts i höstens infrastrukturproposition<sup>i</sup>, där de traditionella och starka nord-sydliga svenska transportstråken kompletterats med ett öst-västligt stråk över regionen och Östersjön. Detta paradigmskifte kom också till uttryck i den skamstrategiutredningen, där inte mindre än fyra av elva utpekade strategiska hamnar ligger längs med E22 (Norrköping, Karlshamn-Karlskrona, Trelleborg).<sup>ii</sup>

Den låga standarden på E22 har också gett tydliga avtryck när det gäller tillgängligheten i regionen, som i flera fall kan jämföras med de lägsta nivåerna i landet. Detta har i sin tur direkta effekter på den ekonomiska aktiviteten längs vägen. Professor Åke E Andersson och doktor Martin Andersson vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping respektive KTH har studerat tillväxteffekterna på sysselsättning och företagande av en utbyggnad av E22 till fyrfältsstandard.<sup>iii</sup> En förbättrad tillgänglighet leder till mellan 28 000 och 60 000 arbetstillfällen i E22-korridoren, vilket motsvarar en ökning av det totala antalet arbetstillfällen i regionen med mellan 4 % och 8 %. Antalet företag bedöms öka med mellan 1 200 och 2 500 och den redan höga samhällsekonomiska nyttan dubblas. Denna väldokumenterade tillväxteffekt måste få större genomslag i den nationella transportplanen för 2010-2021. Vägverket redogör självt för hur just tillväxteffekten av stora förbättringar av infrastrukturen ofta underskattas.<sup>iv</sup>

En utbyggnad av E22 har stor betydelse för trafiksäkerheten i de berörda länen. Ett otal samhällen som Söderköping, Bergkvara, Jämjö och Linderöd genomkorsas i dagsläget av en europaväg med omfattande och tung trafik. Konsultföretaget WSP visar dessutom på en oroande utveckling längs E22, med nära tre gånger så många omkomna i förhållande till trafikmängden som längs E4.<sup>v</sup> Slutsatsen i rapporten är att en utbyggnad kan rädda upp emot 70 liv och svårt skadade varje år, vilket till stor del beror på att en utbyggd E22 avlastar andra

delar av vägsystemet med lägre standard. Denna avlastande effekt uppstår dock först när E22 är utbyggd i långa, sammanhängande stråk.

En utbyggnad av E22 till lägst fyrfältsstandard spelar stor roll för en integration av arbetsmarknaderna både inom länen och över länsgränserna. Därutöver fyller utbyggnaden viktiga, mer specifika funktioner i olika delar av regionen. I Skåne är E22 avgörande för att uppfylla utvecklingsmålet om ett *rundare Skåne* och integrera de västra och östra delarna av länet. Utbyggnaden sprider också effekterna av Öresundsintegrationen och öka tillgängligheten till Köpenhamnsområdet och Copenhagen Airport. Det sistnämnda är angeläget också för Blekinge. Blekinge är det län i Sverige som är relativt sett hårdast drabbat av krisen inom fordonsindustrin. NUTEK konstaterar utifrån sin analys av fordonsindustrin<sup>vi</sup> att en utbyggnad av E22 i hela sträckningen är den viktigaste åtgärden för att skapa bättre förutsättningar för länet.<sup>vii</sup> Vidare innebär den ökade handeln över Östersjön ett starkt behov av att bygga ut E22 för att säkra goda anslutningar till Blekinges hamnar. I Kalmar län är utbyggnaden en förutsättning för att knyta samman länet i större och därmed färre lokala arbetsmarknader, vilket borgar för både en ökad förmåga att utveckla befintliga företag och till en fortsatt strukturomvandling. E22 är också en central del i Svensk Kärnbränslehanterings beslut om var man skall lokalisera slutförvaret av kärnbränsle. I Östergötland innebär en utbyggnad av E22 bättre pendlingsmöjligheter för invånarna i de sydöstra delarna av länet till de stora centralorterna Norrköping och Linköping. En utbyggnad av förbifart Norrköping innebär att det allt för höga emissionsnivåerna kan sänkas. Vidare skapas bättre förutsättningar för samverkan med de norra delarna av Kalmar län, inte minst inom turismområdet. Etableringen av en båtlyft vid Söderköping i samband med utbyggnaden av E22 skulle skapa en spännande turistattraktion.

En pågående analys av WSP ger en preliminär slutsats att det använda EET-scenariot underskattar trafik tillväxten i stora områden av södra Sverige och längs Europavägarna.<sup>viii</sup> Därmed redovisas en alltför låg nytta med utbyggnaden av stora delar av E22. Detta förstärks genom den så kallade *motorvägseffekten*, vilken innebär att när stora delar av en väg byggs ut till motorväg så drar den till sig trafik från övriga delar av vägnätet. Därmed ökar trafiken mer än prognostiserat på de kvarstående flaskhalsarna.<sup>ix</sup>

En helt central aspekt som lätt kan gå förlorad i en relativt teknisk prioriterings- och planprocess är den demokratiska förankringen. Utbyggnaden av E22 till lägst fyrfältsstandard har mycket stor uppbackning bland regionens invånare. Enligt en opinionsundersökning av Sifo Research anser sex av tio invånare att utbyggnaden har stor eller mycket stor betydelse för att skapa nya jobb i regionen. Åtta av tio anser att utbyggnaden har stor eller mycket stor betydelse för trafiksäkerheten.<sup>x</sup> Bland näringslivet är uppbackningen ännu större. I en omfattande prioriteringsprocess fastställde Sydsvenska Industri- och Handelskammarens fullmäktige, bestående av 100 företagsledare från Sydsverige, att E22 är det viktigaste infrastrukturobjektet alla kategorier.<sup>xi</sup>

Samstämmigheten mellan invånare, företag, kommuner, regioner, forskare och konsulter är en viktig grund för E22 AB:s arbete för att få till stånd en utbyggnad av E22. Samstämmigheten bör också ge ett större genomslag i den nationella transportplanen för 2010-2021.

Sydsverige 11 maj 2009

E22 AB



Stephan Muehler

VD

---

<sup>i</sup> *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, sid 15, Regeringen

<sup>ii</sup> *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, SOU 2007:58

<sup>iii</sup> *Samhällsekonomiska fördelar av en uppgradering av E22an*, Professor Åke E Andersson och Ek dr Martin Andersson, 2007 [http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/E22\\_rapport\\_070723.pdf](http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/E22_rapport_070723.pdf)

<sup>iv</sup> *Lägesrapport Samhällsekonomi stora objekt*, Trafikverket, 2008-09-29

<sup>v</sup> *Upprustning av E22 till fyrfältsväg*, WSP Analys & Strategi, 2007-09-06

[http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/E22\\_RAPPORT%202007-07-04.pdf](http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/E22_RAPPORT%202007-07-04.pdf)

<sup>vi</sup> *Fordonsindustrin i nationell och regional belysning*, NUTEK, 2009

<sup>vii</sup> *Blekinge är sämst rustat för jobbkris i bilindustrin*, Blekinge Läns Tidning, 2009-04-11

<sup>viii</sup> *Analys av EET-scenariots relevans i olika delar av vägsystemet*, WSP, pågående

<sup>ix</sup> *E22 som fyrfältsväg – Kompletterande analyser*, WSP 2008-05-21

<sup>x</sup> *Folkets röst om E22*, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2005

<http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/Rapport%20nr%204%202005.pdf>

<sup>xi</sup> *Sydsvenska Industri- och Handelskammarens prioritering av vägar och järnvägar inför planperioden 2010-2021*, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren 2008-05-29