



Infrastrukturminister  
Tomas Eneroth

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

**Bäste Tomas,**

Som du säkert känner till är väg E22 en central transportled för Sveriges ostkust, en sammanlänkande faktor i en region med brist på annan fast infrastruktur. Det var därför Region Östergötland, Region Blekinge, Region Skåne, Region Kalmar län samt Sydsvenska Industri- och Handelskammaren beslutade sig för att bilda bolaget E22 AB år 2006. Syftet är att verka för en utbyggnation av vägen till fyrfältsväg mellan Trelleborg och Norrköping. Utöver att verka för en mer framkomlig väg, arbetar bolaget också för andra satsningar som kan förbättra kvaliteten längs vägen. Exempelvis kan detta gälla elvägar, faunabroar eller tillstånd för ytterligare bäringsklasser för transporter.

Vi noterar med tillfredsställelse att många av de objekt vi lyft var en del av den föregående nationella planen 2018–2029. För en del sträckor som Ronneby Öst – Nättarby är planeringen i full gång, vilket är glädjande. Det är känt att många av länen längs med E22:an är särskilt konjunktur känsliga, vilket blir än mer aktuellt nu när Coronakrisen slagit till. När Trafikverket nyligen släppt sitt inriktningsunderlag för nästkommande planperiod, ser vi det som ett utmärkt tillfälle att rusta vår del av Sverige starkare inför framtiden. Vi har därför nedan listat ett antal åtgärder som vi är säkra på skulle höja produktiviteten längs med hela sträckningen. Det skulle i förlängningen vara mycket bra för kommunernas, regionernas och näringslivets framtida ekonomi, beredskap och tillgänglighet.

**E22 AB anser sammanfattningsvis att:**

- Beslutsprocessen för nuvarande beslutade projekt ska inte dra ut på tiden, då det ytterst riskerar att försena den ekonomiska återhämtningen i sydöstra Sverige.
- Vi ser det som mycket prioriterat att två objekt i nuvarande nationell plan flyttas fram i tidsplanen och genomförs snarast möjligt: Dessa är **Förbifart Bergkvara** och **Förbifart Söderköping**. Vi anser även att en ombyggnation **genom eller förbi Mönsterås** bör läggas till i den nationella planen och genomföras snarast möjligt.
- Vägen bör tills ombyggnationerna kan genomföras optimeras i större utsträckning än idag. I detta räknas elvägar, längre transporter, bredare transporter och körvarningssystem in.

## Beslutsprocesser ska inte försena projekt

Under hösten 2020 har vi vid ett flertal tillfällen fått signaler från regionerna att överklaganden samlats på hög på infrastrukturdepartementet. Senast rör det byggnationen av sträckan Lösen-Jämjö i Region Blekinge, vilket både Sydsvenska Handelskammaren och regionen påtalat.

Vi har förståelse för att Coronakrisen har satt sina spår och att utlåtanden och uppgifter kan hamna i skymundan under längre perioder än vanligt. Vi vet dock sedan tidigare att tillgänglighet är en viktig faktor för att skapa goda ekonomiska förutsättningar. Därför kan uppskjutna infrastrukturprojekt i förlängningen kan riskera Sveriges återhämtning efter krisen. Vi anser att det är av största vikt att besluten inte fördröjs i onödan.

## Utbyggnation av väg E22

Även om mycket har blivit bättre sedan bolaget grundades år 2006, är utbyggnationen av fler sträckor den högst prioriterade frågan för bolaget. Anledningen är att vi vet att tillgänglighet är avgörande för regionernas och näringslivets förutsättningar. Nedan listar vi de för närvarande mest akuta projekten att skjuta fram, behålla eller lägga till;

- **Förbifart Söderköping:** Problemen i Söderköping har varit föremål för olika utredningar sedan 1991. Vägen genom staden har idag problem med långa köer som på grund av broöppningar och trafikljus är svåra att lösa upp. Anekdotiskt, har problemen beskrivits som skillnaden mellan att komma hem till Kalmar från Stockholm med bil på tre eller sex timmar.

Samtliga utredningar har pekat på ett stort behov av att en förbifart byggs vid Söderköping. Förbifarten var listad i *Nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025* med byggstart 2017, dock flyttades detta objekt till rådande nationella plan. Senast tillgängliga information är att Trafikverket antingen måste söka dispens för att hasselnok syns i området, eller utreda en bergtunnel. Idag har sträckan en planerad byggstart 2024 – det anser vi är alldeles för sent. Förbifarten skulle ha stor betydelse för näringslivsutvecklingen längs Sveriges östra kust. Därmed är det viktigt att denna förbifart genomförs på utsatt tid och så skyndsamt som möjligt.

- **Förbifart Bergkvara:** Idag leds trafiken på E22 rakt igenom bebyggelse när den passerar Bergkvara. Detta leder inte bara till förseningar längs med vägen, utan även till buller och potentiell trafikfara för de boende i området. För att bygga bort det problemet ligger vägen som ett föreslaget projekt i den senare delen av den nationella planen. Byggstart är föreslaget till 2026, och väntas vara klart till 2029. E22 AB:s synpunkt är att detta sker för sent, och att byggnationen av förbifarten bör tidigareläggas. När byggnationen väl genomförs, bör byggnationen av den nya sträckningen genomföras som motorväg.
- **Väg E22 genom Mönsterås:** Idag har väg E22 genom Mönsterås problem med framkomligheten och trafiksäkerheten. Det är även på denna sträcka som vi finner det enda trafikljuset efter Söderköping mot Malmö. I Nationell plan 2018 - 2029 var projektet inte planeringsmoget, men har idag genomgått ÅVS och har en påskriften avsiktsförklaring och är därmed färdigt för nästa planeringsfas. E22 AB ser sträckan som en prioritering till kommande nationella plan.

## **Elektrifierade, längre och bredare transporter**

Under våren 2019 verkade E22 AB tillsammans med Region Blekinge för att få en elvägspilot till väg E22 - en ansökan som E22 AB har ställt sig bakom. Trafikverket gav då beskedet att elvägspiloten 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.

En fråga som också tangerar den vikten av E22:ans vikt för transport och gods är den om längre transporter. Just därför var det goda nyheter när Trafikverket förra sommaren lanserade en rapport som förordar längre transporter på Sveriges vägar. I rapporten beräknas sträckan Karlskrona-Norrköping på väg E22 vara öppen för trafik av längre lastbilar år 2025. Även om det gläder oss att väg E22 är med i planerna hade vi gärna sett att denna sträcka tidigarelagts. Det är också besvärande att det är förseningen av förbifart Söderköping som är bidragande till senareläggningen, vilket ytterligare understryker vikten av att minska förseningar av byggnationen.

Även möjligheten att få köra bredare transporter längs med E22:an är något vi 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. Ostkusten saknar det alternativ som järnvägen utgör längs med västkusten eller längs med Södra stambanan. Denna avsaknad av järnväg gör att E22 blir det första alternativet som transportled för gods och persontrafik. Därmed skulle ett fossilfritt alternativ som en elväg medföra en 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.

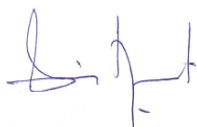
## **Körvarningssystem och digitala hastighetsskyltar**

Även om E22 AB förordar en byggnation längs med hela sträckningen av vägen från Trelleborg till Norrköping, förstår vi också att en sådan utbyggnation kommer att ta tid även om beslutet skulle fattas redan idag. Ett sätt att kunna förbättra delar av sträckningen under tiden skulle därför kunna vara att sätta upp körvarningssystem och digitala hastighetsskyltar.

Då vägen är olika hårt belastad under olika dagar och delar av dygnet, skulle man exempelvis kunna minska köbildning genom lägre hastigheter när trafikflödet är högt, likt vad som görs på flera andra platser i Sverige. På samma sätt skulle man kunna öka hastigheten när trafikflödet är lågt och därigenom inte skapa onödiga förseningar. Vart detta mer exakt skulle kunna ske måste såklart utredas, men vi menar att det kan vara en möjlig positiv optimering av vägen i väntan på fler utbyggnationer.

**Detta är önskemål vi framför i hopp om att ge regioner med sämre tillgång till infrastruktur en extra skjuts, vilket kommer bli än mer angeläget efter krisen. Vi finns givetvis alltid tillgängliga för dialog om förslagen.**

*Malmö och Karlskrona, 17 november 2020.*



**Mikael Blomqvist, styrelseordförande E22 AB**



**Stephan Muehler, VD för E22 AB**