

E22 AB

Väg E22 är en central transportled för Sveriges ostkust och en sammanlänkande faktor i en region med brist på annan fast infrastruktur. En utbyggnation av vägen till fyrfältsväg mellan Trelleborg och Norrköping skulle skapa stora vinster för både invånare och företag.

Den eftersatta standarden på vägen ledde till att E22 AB bildades år 2006. Ägarna är Region Blekinge, Region Skåne, Region Kalmar län, Region Östergötland och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

E22 AB arbetar med att ta fram fakta om utbyggnaden och dess effekter samt att kommunicera dessa till lokala, regionala och nationella beslutsfattare.

SVERIGE BEHÖVER INTE FLER VÄGAR FÖR VÄGARNAS SKULL. DET SOM BEHÖVS ÄR ...

... möjligheter för folk att bo och arbeta – även utanför storstadsregionerna.

... ökad handel och ett givande utbyte med omvärlden.

... en fungerande infrastruktur som gör det möjligt att bidra till Sveriges framtida välfärd på ett hållbart sätt.

E22 är ca 56 mil lång och består i dagsläget av dryga 20 mil motorväg och ca 9 mil motortrafikled. Alltså håller ungefär halva vägens sträcka inte motorvägs- eller motortrafikledsstandard. I flera fall går dessa sträckor rakt igenom byar med hastighetsgränser på 30 km/h. Här samsas tunga transporter och godstrafik med villaträdgårdar och småstadsliv.

I brist på annan fast infrastruktur är E22 en central transportled för Sveriges ostkust. Vad som gör E22 unik är att det helt saknas stambana för järnväg längs östkusten. E4 har Södra Stambanan, E6 har Västkustbanan men E22 har ingen stambana som kan stötta upp.

De senaste trettio åren har arbetsmarknadsförstoringen i Kronoberg, Blekinge och Kalmar län varit i stort sett oförändrad, medan den varit tydlig i stora delar av Sverige. Effektiviseringar inom transportsektorn och utbyggnad av regional transportinfrastruktur möjliggör för regionförstoring genom ökad mobilitet och en större geografisk räckvidd för regionens invånare.

Infrastrukturinvesteringar ökar produktivitet och ekonomisk tillväxt genom förbättrad tillgänglighet för individer och företag. Närhet mellan människor och företag underlättar nätverkande och matchning mellan jobb och arbetskraft. Bättre tillgänglighet underlättar också handel och företagens tillgång till marknader. Därför kan infrastrukturinvesteringar som ökar tillgängligheten inom regionala arbetsmarknader ha stora effekter på svensk ekonomisk tillväxt.



TILLSAMMANS BANAR VI VÄGEN



Även om det hänt mycket sedan bolaget grundades år 2006, är vi långt ifrån nöjda. Som tidigare konstaterat saknar stora delar av vägen godtagbar standard. Nu behövs fler insatser för att säkra sydsvensk tillväxt.

Ge alla regioner samma möjligheter till långsiktig tillväxt

Att regionerna i södra Sverige har fått stå tillbaka i infrastrukturstruktursatsningar är tydligt. Under perioden 2010–2029 var riksgenomsnittet för planerade investeringar 21 600 kronor per invånare.

Under samma period fick skåningarna 12 200 kronor, Blekinge 10 300 kronor och Kalmar ynka 3 000 kronor. Siffrorna talar för sig själv.

För att förbättra förutsättningarna i regionen och dra nytta av den koncentration och urbanisering som sker behöver tillgängligheten förbättras mellan arbetsmarknadsregionerna

i Sydost, men också med omkringliggande regioner och den internationella marknaden. Satsningar på infrastruktur som förkortar restider och gynnar pendling är avgörande för regionens framtida tillväxt.

En eventuell kontinuerlig snedvridning mot en eller några regioner skulle här stå i direkt konflikt mot regeringens mål att svensk infrastruktursatsning ska ge förutsättningar för att *”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*.

Effektivare politiska beslutsprocesser

Vi vet sedan tidigare att tillgänglighet är en viktig faktor för att skapa goda ekonomiska förutsättningar. Uppskjutna infrastrukturprojekt riskerar i förlängningen att försämrade ekonomisk återhämtning. Vi anser att det är av största vikt att besluten inte fördröjs i onödan. Låt inte politiska beslut sätta krokben för en nödvändig återhämtning efter pandemin.

E22 AB:S PRIORITERINGSLISTA

För att öka produktiviteten och tillgängligheten av sträckningen krävs ett antal åtgärder. Vi har listat de projekt vi anser är mest akuta att genomföra.

Vi ser det som mycket prioriterat att **förbifart Söderköping** byggs så skyndsamt som möjligt. Samtliga utredningar har pekat på ett stort behov av en förbifart vid Söderköping, vilken är listad i Nationell plan för transportsystemet 2014–2025 med byggstart 2017. Men objektet flyttades till nästa nationella plan och har ny planerad byggstart 2024. Det är alldeles för sent.

Förbifart Bergkvara har planerad byggstart 2026 och väntas stå klar 2029. E22 AB:s synpunkt är att detta sker för sent och att byggnationen av förbifarten bör tidigareläggas. När den väl genomförs bör byggnationen av den nya sträckningen genomföras som motorväg.

En ombyggnation **genom eller förbi Mönsterås** bör också läggas till i den nationella planen och genomföras snarast möjligt.

Avsaknaden av järnväg längs ostkusten gör att E22 blir det första alternativet som transportled för gods och persontrafik. Ett fossilfritt alternativ som **elektrifierade vägar** skulle därmed medföra en positiv klimatpåverkan för regionen och Sverige som helhet. Även anpassningar som ger möjlighet till **större och bredare transporter** skulle underlätta vid denna brist på infrastruktur.