

Sydsverige den 15 december 2023

Generaldirektör Roberto Maiorana  
Trafikverket  
Box 810  
871 28 Borlänge

Kopia:

Infrastrukturminister Andreas Carlsson  
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Angående E22 Målbäcken-Gladhammar, delområde 3

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av Trafikverkets omprövning av den beslutade investeringen i väg E22. Vi menar att frågan behöver ny belysning med hänvisning till följande.

**För det första** äventyrar beslutet regionens, och därmed Sveriges, ekonomiska utveckling under recession.

Som bekant drivs svensk tillväxt i hög grad av att vi kan öka produktiviteten. Den geografiska dimensionen av produktivitetsdriven tillväxt handlar om att bygga väl fungerande och - över tid - större lokala arbetsmarknadsregioner. I Kalmar län som saknar väl fungerande järnväg i nord-sydlig riktning längs länet hänger sådan utveckling helt på E22. Därför påverkar utbyggnaden av E22 kompetensförsörjning och tillväxt i näringslivet.

Undersökningar visar att kvinnor tenderar att ha kortare pendlingstolerans än män, vilket gör att det även finns en viktig jämställdhetsaspekt i att skapa mer kompakta arbetsmarknader.

**För det andra** strider beslutet mot transportpolitikens målsättningar.

Riksdagen har satt upp övergripande målsättningar för transportpolitiken. Målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till detta finns funktionsmål som säger att utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt. Trafiksäkerhetsmålen säger att olyckor ska minska och att transportsystemet ska bidra till god miljö och hälsa.

Beslutet att bygga ut E22 är en av mycket få investeringar i den nationella planen som gör att Kalmar län kommer närmare dessa mål.

Vi har granskat de senaste fyra tolvåriga nationella planerna. Kalmar län har i decennier hört till de län som prioriterats ned. Detta oavsett om man räknar investeringar per capita eller i förhållande till exempelvis i relation till bruttoregionprodukt, alltså bidrag till den samlade nationella tillväxten.

Kalmar län representerar exempelvis ca 2% av befolkningen och landets BNP, men får i de senaste fyra nationella planerna i genomsnitt 0,2% av investeringarna som utvecklar infrastrukturen. Det finns ett fåtal län där förhållandet är det omvända och där det finns betydande investeringsvolym. Stockholm representerar 23% av befolkningen och 32% av BNP och erhöll i snitt under de senaste planerna 35% av satsningar på ny infrastruktur.

Att regioner ibland kan få särskilda satsningar är naturligt och viktigt för en produktiv utveckling. Men detta rör sig om en systematisk snedfördelning som omfattar decennier och som därför avviker från riksdagens mål.

Att spara i de investeringar som berör ett län som redan prioriterats ned innebär att riksdagens målsättningar knappast kan uppfyllas om satsningar i Kalmar län dras ner och försvinner.

Handelskammaren menar att detta kräver att den beslutade investeringen på E22 måste genomföras enligt plan.

**För det tredje** innebär beslutet dålig hushållning med ekonomiska resurser.

Det är väl känt att små projekt ofta blir dyra per kilometer. De fasta ställkostnaderna fördelas på en mindre volym och gör den ökade tillgängligheten därför något dyrare.<sup>1</sup>

Vidare finns inte alltid intresse från entreprenörer att genomföra små projekt med höga ställkostnader. Detta minskar utsikterna för god projektekonomi.

Att spara och bygga ett mindre projekt för att sedan om ett antal år återkomma och fullfölja innebär att projektet delas på två mindre. Eftersom projektet är beslutat i nationell plan tolkar vi det som att det ska genomföras i framtiden, om än osäkert när.

Detta är mycket kostnadsdrivande. Att ompröva investeringen innebär alltså betydande fördyringar. Trafikverket behöver motivera hur detta ska finansieras.

---

<sup>1</sup> WSP (2016) genomförde en analys kring stordrift vid vägbyggen på Handelskammarens uppdrag och konstaterade följande "Antag att samtliga 110 statliga vägprojekt som har byggts i Sverige mellan åren 1998 och 2008 hade projekterats och byggts som 10 % längre vägprojekt (men i gengäld då som ett färre antal vägprojekt). Genom att tillämpa de i denna utredning härledda stordriftsfördelarna borde kostnadsbesparingen bli 1,76 miljarder kronor."

Handelskammaren yrkar därför

- att Trafikverket gör en omprioritering så att den beslutade investeringen genomförs enligt plan, samt
- att dagens hastighetsgräns på 90 km/h oaktat detta bibehålls så att målsättningar om grundläggande tillgänglighet åtminstone bibehålls och bidrar till Riksdagens målsättningar.

Malmö den 15 december 2023

**SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN**

Stephan Mühler  
VD Sydsvenska Industri och Handelskammaren

Mikael Blomqvist  
Ordförande E22AB

Håkan Hjalmarsson  
CEO Be-Ge Företagen, Oskarshamn

Johan Lundberg  
VD OKG, Oskarshamn

Peter Magnusson  
Platschef Scania, Oskarshamn