

E22 AB

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Angående Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 (Ert DNr N2009/6374/IR)

E22 AB har bildats av Regionförbundet Östsam, 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 förslaget till nationell plan för transportsystemet.

Sammanfattande kommentar

De aviserade anslagen för den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 är för små. En stor mängd mycket angelägna och lönsamma investeringar ryms ej, inte ens i scenariot med en 15-procentig ökning av anslagen. 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. Inget av de berörda länen får en sammanhängande, adekvat standard, trots en ansenlig regional medfinansiering från både Östergötland och Skåne. E22 AB anser att trafikverken kraftigt underskattar de väldokumenterade vinsterna (se källor 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. Det är anmärkningsvärt att planförslaget inte fastlägger att E22 skall tillhöra det nationella strategiska vägnätet för godstransporter, något som går stick i stäv både mot regeringens syn på sydöstra Sveriges roll för godstransporter (infrastrukturpropositionen 2008/09:35) och 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 alltså 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 Väst kustbanan har motsvarande funktion i sydvästra delen av landet. E22 är dock kraftigt eftersatt jämfört med E6 och Väst kustbanan, vilket till viss del kan förklaras av utvecklingen efter andra världskriget. 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 infrastrukturpropositionⁱ, där de traditionella och starka nord-sydliga svenska transportstråken kompletterats med ett öst-västligt stråk genom regionen och över Östersjön. Detta paradigmskifte kom också till uttryck i den sk hamnstrategiutredningen, där inte mindre än fyra av tio utpekade strategiska hamnar ligger längs med E22 (Norrköping, Karlshamn-Karlskrona, Malmö samt Trelleborg).ⁱⁱ Det är därför anmärkningsvärt att E22 inte tillhör det nationella strategiska vägnätet för godstransporter (se bl a kartbild sid 195). Missförhållandet accentueras ytterligare av att regionens järnvägsnät är bristfälligt utvecklat.

E22 är också utomordentligt viktig för den regionala arbetskraftsförsörjningen och turismnäringen. 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 ek dr Martin Andersson vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping respektive Kungliga Tekniska Högskolan har studerat tillväxteffekterna på sysselsättning och företagande av en utbyggnad av E22 till fyrfältsstandard.ⁱⁱⁱ En förbättrad tillgänglighet leder till mellan 28 000 och 60 000 arbetstillfällen i E22-korridoren, vilket motsvarar en ökning av det totala antalet arbetsillfällena i regionen med mellan 4 % och 8 %. Antalet företag bedöms öka med mellan 1 200 och 2 500 och den redan höga samhällsekonomiska nyttan fördubblas. Denna väldokumenterade tillväxteffekt borde ges större genomslag i den nationella transportplanen för 2010-2021. Vägverket redogör självt för hur just tillväxteffekten av stora förbättringar av infrastrukturen ofta underskattas.^{iv}

En utbyggnad av E22 har stor betydelse för trafiksäkerheten i de berörda länen. En mängd samhällen som exempelvis 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.^v 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 längs vägen.

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 ökar tillgängligheten till Köpenhamnsområdet och Copenhagen Airport, vilket är angeläget även för Blekinge. Det är sammantaget förvånande att E22, trots en omfattande medfinansiering från Region Skåne och Kristianstad kommun, inte blir fullständigt utbyggd genom länet.

Blekinge är det län i Sverige som är relativt sett hårdast drabbat av krisen inom fordonsindustrin. NUTEK konstaterar utifrån sin analys av fordonsindustrin^{vi} att en utbyggnad av E22 i hela sträckningen är den viktigaste åtgärden för att skapa bättre förutsättningar för länet.^{vii} Vidare innebär den ökade handeln över Östersjön ett starkt behov av att bygga ut E22 för att säkra goda anslutningar till Blekinges hamnar. Det är positivt att sträckan Sölve-Stensnäs finns med i den sk närtidssatsningen och att Lösen-Jämjö förbättras i planförslagets ramnivå. Det är däremot inte tillfredsställande att Björketorp-Nättraby finns med först i alternativet med utökad planeringsram.

I Kalmar län är utbyggnaden en förutsättning för att knyta samman länet i större lokala arbetsmarknader, vilket borgar för både en ökad förmåga att utveckla befintliga företag och till en fortsatt strukturomvandling. E22 har stor betydelse för att utveckla turismen i länet, en näringsgren som med starka attraktioner i form av bl a Öland, Astrid Lindgrens värld och Glasriket har stor potential för att skapa tillväxt och sysselsättning. De föreslagna satsningarna på objekten Gladhammar-Värkeback och förbi Rinkabyholm är välkomna, men otillräckliga.

Inte ens i fallet med utökade ramanslag, då delsträckorna förbi Bergkvara och Mönsterås finns med, får E22 i Kalmar län en godtagbar standard. Detta trots initiativ från Regionförbundet i Kalmar län att medfinansiera satsningar.

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 de allt för höga emissionsnivåerna kan sänkas. Vidare skapar en utbyggnad av E22 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. De ökade turistintäkterna uppskattas till 30-35 miljoner kronor per år.^{viii} Det är positivt att tre strategiskt viktiga satsningar på E22 finns med i förslaget till nationell plan, Förbi Norrköping, Söderköping-Norrköping samt Förbi Söderköping. Dock saknas ambitioner att genom en högre standard på E22 knyta de norra delarna av Kalmar län närmare Fjärde storstadsregionen. Noterbart är den stora andelen medfinansiering i projekten Förbi Norrköping och Söderköping.

En pågående analys av WSP ger en preliminär slutsats att det använda EET-scenariot underskattar trafiktillväxten i stora områden av södra Sverige och längs Europavägarna.^{ix} 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, även på de delar av vägen som inte byggs ut.^x Detta understryker behovet av att planera och bygga i sammanhängande stråk.

En 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.^{xi} 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.^{xii}

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 30 oktober 2009
E22 AB



Stephan Muechler
VD

-
- ⁱ *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, sid 15, Regeringen
- ⁱⁱ *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, SOU 2007:58
- ⁱⁱⁱ *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
- ^{iv} *Lägesrapport Samhällsekonomi stora objekt*, Trafikverket, 2008-09-29
- ^v *Upprustning av E22 till fyrfältsväg*, WSP Analys & Strategi, 2007-09-06
http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/E22_RAPPORT%202007-07-04.pdf
- ^{vi} *Fordonsindustrin i nationell och regional belysning*, NUTEK, 2009
- ^{vii} *Blekinge är sämst rustat för jobbkris i bilindustrin*, Blekinge Läns Tidning, 2009-04-11
- ^{viii} *Båtlyften i Söderköping*, Resurs AB, augusti 2009
- ^{ix} *Analys av EET-scenariots relevans i olika delar av vägsystemet*, WSP, pågående
- ^x *E22 som fyrfältsväg – Kompletterande analyser*, WSP 2008-05-21
- ^{xi} *Folkets röst om E22*, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2005
<http://www.handelskammaren.com/backoffice/bakpress/ladda/Rapport%20nr%204%202005.pdf>
- ^{xii} *Sydsvenska Industri- och Handelskammarens prioritering av vägar och järnvägar inför planperioden 2010-2021*, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren 2008-05-29

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