

Trafikverket

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Remissversionen av nationell transportplan innehåller flera väl avvägda förslag som kommer ge god effekt på utvecklingen av infrastrukturen i Sverige. Satsningen på underhåll och den identifierade prognosen kopplad till undanröjandet av underhållsskulden är positivt både för väg och järnväg. Den stora satsningen på investeringar i järnvägsobjekt kommer på längre sikt att ge direkt effekt för resenärer för att möta upp den allt ökande efterfrågan på tågresor. Tydliga satsningar på BK4 och det enskilda vägnätet kommer att gynna både invånare och företag som bor och verkar på landsbygden.

Region Kalmar län bedömer att i närtid kommer den ökade medelstillelningen till enskilda vägar tillsammans med underhåll, och de större investeringarna i vidmakthållande för exempelvis broar att ge direkta effekter för näringslivsidkare men även boende i länet. Underhållsinsatser tillsammans med både små och stora åtgärder för vidmakthållande och trimning- och miljö för att öka robustheten på både väg- och järnvägsnätet ger en ökad trygghet för regionen att fortsätta satsa på buss- och tågförbindelser, för en tryggare och mer tillförlitlig kollektivtrafik i länet.

Hela Sverige ska leva

Hela Sverige ska leva är en devis som är lätt att yttra men svårare att efterleva. Urbaniseringen i Sverige och världen talar sitt tydliga språk, som tillsammans med en åldrande befolkning och minskat barnafödande gör att landsbygderna runt om i landet blir de stora förlorarna. När de stora investeringarna fortsätter att tilldelas storstadsområdena och investeringar i landsbygdsgeografin tiger still, blir följden att storstädernas funktion och tillgänglighet ökar än mer och landsbygderna blir allt mindre attraktiva. Klyftorna i landet ökar. De tunga infrastrukturinvesteringarna sker i dag i främst Stockholmsområdet och de regionala planerna är markant större i storstadsregionerna. Regionernas eftersläpande brister för att öka trafiksäkerheten gör att en mindre del av investeringsmedel från länstransportplan kan läggas på klimatåtgärder och sociala investeringar som

cykel och kollektivtrafik. En stor utmaning för mindre kommuner och regioner med minskande befolkning är att erbjuda medel till sam- och medfinansiering av nationell plan för att öka möjligheten till investeringar i länet. Detta ökar klyftor och isolering i landet. Landsbygds-län med mindre befolkning och därmed mindre trafikrörelser får även en tydlig särställning gentemot områden med höga trafikflöden. Lägre trafikflöden innebär inte nödvändigtvis att en brist är mindre problematisk för människor i sin vardag. Systemet för samhällsekonomiska bedömningar behöver justeras så att landsbygds-län har möjlighet agera på samma villkor som områden med högre densitet. Region Kalmar län förordar ett system där de samhällsekonomiska bedömningarna tar hänsyn till geografiska och demografiska förutsättningar för att jämna ut skillnader mellan storstads- och landsbygdsgeografier.

De föreslagna åtgärderna på E22 vid Bergkvara och Rv 25 i Nybro samt Kust till kustbanan Kalmar C är positiva och stärker viktiga stråk i länet. Samtidigt kvarstår ett stort behov av underhåll och kapacitetshöjningar på det statliga väg- och järnvägsnätet samt fortsatt stöd till enskilda vägar, som är avgörande för vardagsliv, näringsliv och totalförsvar. Regionen ser positivt på de ökade statliga anslag till enskilda vägar, men betonar även vikten av en långsiktig och stabil underhållsplan för drift och bärighet i landsbygds-länen.

Samordnad planering

Samhällsplaneringen i Sverige är komplex och tidskrävande. Trafikverket är en viktig spelare i arbetet för att nå gemensamma mål och strategier på allt från nationell till regional till lokal nivå. Regionen har en speciell funktion med flera olika roller med bland annat mandat att besluta kring investeringar på det regionala statliga vägnätet, men även att fungera som en spindel i nätet i de projekt som genomförs i länet där kommunal, regional och statlig nivå behöver samordnas. Grundläggande ingångar i regionens arbete är den regionala utvecklingsstrategin och det regionala utvecklingsansvaret. Kommunerna med sitt planmonopol behöver ta hänsyn till både sina lokala behov och i sin planering bidra till ett större omland.

Region Kalmar län har stor respekt för behovet av att identifiera kostnadsfördyringar och att skapa transparens och uppföljning för våra gemensamma skattemedel. De insatser som redan genomförts internt i Trafikverkets organisation hoppas vi kommer att ge effekt på hela planerings- och investeringssystemet och leda till väl avvägda beslut för Sveriges framtid.

En faktor som dock förbises i arbetet med NNK värden och omfördelningen av medel är att dessa statliga projekt inte enbart berör staten. Stora investeringar i form av exempelvis tid och utredningar har ofta genomförts av både berörd kommun och region. Investeringarna, effekterna av åtgärdade brister och de nya planeringsförutsättningarna har arbetats in i samhällsplanering och ofta även i investeringsplaner. Detta faktum, att staten inte står själv i samhällsplanering, är något som förbisetts och som måste diskuteras mer konkret i nationella planen. Det ger betydande följeffekter för fler parter än Trafikverket när stora projekt justeras och i vissa fall tas ur planeringen. Projekt som har denna typ av påverkan på fler parter än enbart

Trafikverket behöver hanteras på annorlunda sätt än projekt som är mer fristående från övrig påverkan.

Region Kalmar län vill även poängtera att det tydliga uppdraget från regeringen till Trafikverket att arbeta stråkfokuserat i viss mån lyfts in i förslaget till nationell plan, men inte genomsyrar de slutliga förslagen till namngivna objekt. Starka stråk som binder landet samman behöver successivt förbättras och skapa en tydlig helhet för resenärer och flöden. Det är så infrastrukturen ger förutsättningar för landsbygderna och storstadsområdena att tillsammans skapa ett levande Sverige.

E22 Gladhammar Verkeback, stråket måste färdigställas

Region Kalmar län har tillsammans med berörda kommuner, angränsande län och i samverkan med Trafikverket arbetat kontinuerligt med att förbättra stråket E22. Det är ett idogt arbete som pågått i många år och som gett fint resultat ute i systemet. Flera av de länkar som haft undermålig trafiksäkerhet och låg hastighet är idag åtgärdade och enbart ett fåtal sträckor finns kvar att hantera. Även av dessa sträckor är merparten namngivna eller har byggbeslut. Exempelvis Söderköping, ett komplext projekt som har varit namngivet i nationell plan i många år, är nu i byggskede. De flesta behov i Skåne och Blekinge är genomförda och i södra delen av Kalmar län är enbart E22 Förbifart Bergkvara kvar av de sträckor som har låga hastigheter och dålig framkomlighet. Arbetet med objekt längs E22 har präglats av påverkansarbete och samverkan och har ofta inneburit insatser från fler parter än staten. I samtliga fall har en stor arbetsinsats och ekonomiska medel på olika sätt formerats från berörd kommun. Dessa stora infrastrukturprojekt ger betydande effekt på sitt omland, både i sin planeringsfas och efter att objektet är genomfört. Statens roll som samhällsplanerare och part i utvecklingen i en lokal och regional kontext kan inte nog betonas och det är viktigt att alla representanter i ett samhällsbygge av denna kaliber kan förlita sig på och ha tilltro till våra gemensamma planeringssystem. Gällande objektet E22 Gladhammar-Verkeback som nu utgår ur planen så har sträckan varit en väl uppmärksammanad brist i planeringen och har varit namngiven sen det nya planeringssystemet startade 2010. I det senaste dialogerna med Trafikverkets projektorganisation för objektet fanns en ny ingång i arbetet som innebar en dragning i befintlig sträckning i kombination med en cirkulationsplats för att lösa riksväg 40:s anslutning till E22. Tidigare val av lösning med en nydragning av E22 ansågs för dyr och ge för stor påverkan på natur- och kulturmiljö i området. Poängteras bör dock att sträckan under minst femton år utretts för olika lösningar, men i flera omgångar pausats, omstartats och diskuteras från flera olika perspektiv. Det senaste beskedet förväntades ge bättre NTK värden och ge möjlighet till att komma vidare till vägplaneskede. Region Kalmar län tillsammans med Västerviks kommun ställer sig nu frågande till hur sträckan kommer att hanteras framöver. Bristen kvarstår, en komplicerad sådan med svår terräng, skarpa kurvor och flera av- och påfarter som skapar konfliktsituationer. Det är av stor vikt att se stråket E22 som en helhet, där sträckan fullt utbyggd ger effekter på tillgänglighet och sammanbunden funktion för ett stort omland. För att få fullt utfall på de investeringar som gjorts på E22, från Skåne till Östergötland, är det av största vikt att fullfölja objektet Gladhammar – Verkeback.

För den norra delen av Kalmar län är arbetsmarknadsområdena stora, vilket ger svårigheter till dagligt utbyte mellan tätorter och kommuner. Västerviks kommun utgör dessutom en egen arbetsmarknadsregion vilket gör situationen extra utmanande. Arbetsmarknaderna för Vimmerby, Hultsfred samt för Västerviks kommun behöver ett antal infrastrukturinvesteringar för att kunna växa. E22 och riksväg 40 är av avgörande betydelse, likaså investering i en ny infart till de södra delarna av Västervik skulle ge stor effekt för sitt omland och förbättra tillgängligheten ur ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. Utan åtgärder på bristerna vid Gladhammar-Verkeback kommer insatser i anslutning till sträckan att minska i betydelse. Dessa stråk kan ge full effekt enbart när de är fullt utbyggda och sammanlänkande. Att låta sträckan utgå ur planen är ett hårt slag för utvecklingsmöjligheterna i norra delen av länet, en geografi som redan i dag hanterar stora utmaningar. E22 måste ses som en helhet för sydöstra delen av Sverige och måste fortsatt vara ämne för kontinuerlig förbättring och undanröjning av tidsmässiga och trafiksäkerhetsmässiga hinder.

Region Kalmar län vidhåller därmed att objektet E22 Gladhammar – Verkeback som minst lyfts in som ett objekt som ska omprövas i kommande nationell plan, men bör i grunden fortsatt beaktas som ett namngivet objekt.

- Återplacera E22 Gladhammar-Verkeback som ett namngivet objekt

Kust till kustbanan, insatser krävs på en fullbelagd bana

Kust till kustbanan fyller en avgörande funktion för tillgänglighet ur ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Med Kust till kustbanan binds den södra delen av länet samman med Södra stambanan och ger vidare resor till Göteborg, Stockholm och Malmö och inte minst till Köpenhamn och Köpenhamns flygplats vilket är den primära destinationen för flygresor för resenärer i hela södra Sverige. När Fehmarn Bält förbindelsen står färdig kommer Kust till kust- och Södra stambanan att bli än mer tongivande i ett system för ett Sverige sammanlänkat med Europa.

Järnvägens funktionalitet är sällan bunden till en viss geografi, problem längs ett stråk sprider sig snabbt i hela systemet. Därför är det av stor vikt att Trafikverket fortsätter att arbeta med sträckan Alvesta – Växjö för att identifiera lösningar för ett dubbelspår. Det framgår tydligt i nationella planen vikten av förbättringsåtgärder på sträckan som är en av de mest trafikerade stråken i hela Sveriges järnvägssystem. Vidare behövs åtgärder på Emmaboda station för att tillskapa ett funktionellt upplägg för tågmöten och resenärsbyte. Emmaboda station är navet i den östliga delen av Kust till kustbanans system och ger effekt på trafikens regularitet och tidtabellupplägg. Det är glädjande att insatser på Kalmar C lyfts in i nationella planen, det kommer ge stor effekt på funktionaliteten på stationen och för kommande nya Öresundståg. Region Kalmar län vidhåller därmed:

- Lyft in Kust till kust banan Råppe-Växjö (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta) som ett objekt för omtag
- Ge tydliga direktiv till Trafikverket att utreda Emmaboda station vidare för ett framtida genomförande
- Behåll Kalmar C som ett namngivet objekt i kommande plan för 2026-2037

Stångådals- och Tjustbanan, med landsbygden i fokus

I nationella planen för år 2022-2033 fick Trafikverket i uppdrag att utreda den regionala järnvägen Stångådal- och Tjustbanan som sträcker sig mellan Kalmar/Västervik till Linköping. Järnvägen fyller en viktig funktion för främst länets inland och binder även samman tillväxtmotorerna Kalmar och Linköping. Banan har dock stora behov av reinvesteringar och saknar den robusthet som krävs för att resenärer ska ha fullt förtroende för trafiken. Regionen trafikerar banan idag och har nya tåg på väg in i systemet för trafikering av både Stångådals- och Tjustbanan och Kust till kustbanan. Den bristutredning som avslutades 2023 identifierade behov kring bland annat trädsäkring och plankorsningar, men avslag nya investeringsobjekt. Region Kalmar län ser stora vinster med investeringar i ett triangelspår i Berga för att öka hastigheten och förbättra tidtabellerna för stråket.

En avgörande fråga för trafikeringen på banan är Stångådalsbanans anslutning till Linköping. Pågående process för järnvägsplan ger indikation på att Stångådalsbanan inte kommer att ansluta till det nya stationsläget för Ostlänken. Föreslagets upplägg med en hållplats vid Tannefors innebär sämre tillgänglighet för resenärer och i vissa scenarier förlängda trafikeringstider. Detta är ett exempel på när kostnaderna för ett objekt får ta större värdeindikering än den effekt som investeringen kommer att ge för sitt omland. Flera parter får ekonomiska försämringar och tillgängligheten för landsbygden blir sämre. Funktionaliteten för hela järnvägssystemet blir sämre. Region Kalmar län ifrågasätter varför inte Regeringen och Trafikverket bedömer vikten av att kunna binda samman Sveriges järnvägssystemet som en avgörande faktor för landets funktionalitet. Likaså bör försvarsmaktsperspektivet vara en faktor för detta val av lösning.

Utredningar Södra stambanan och Kust till kust

Kust till kustbanan lyfts tydligt i transportplanen och Region Kalmar län bejakar att Trafikverket uppmärksammar behoven banan. Förhoppningen är att kommande fördjupade utredningar ger en helhetsbild över banans behov samt när i tid de olika bristerna kan genomföras. En tydligt sammankopplad tids- och genomförandeplan behöver tas fram där alla berörda parter för samhällsutveckling längs stråket är inkluderade. En gemensam plan skapar goda förutsättningar för regionernas trafikplanering och för kommunerna samhällsplanering.

Ur ett storregionalt perspektiv fyller Kust till kustbanan en viktig funktion för den sydöstra delen av Sverige och investeringar skulle ge förbättrad koppling mellan tillväxtmotorerna Kalmar-Växjö-Karlskrona. Det pågår idag ett koordinerat samarbete i denna geografi i form av projektet Sydostriangeln.

Kollektivtrafik och mobilitetshubbar

Region Kalmar län arbetar sedan många år med stråket E22 som ett led i att skapa förbättrad kollektivtrafik och tillgänglighet längs ostkusten som står utan järnvägsförbindelser. Med mobilitetshubbar kan E22 som en livsnerv genom länet stärkas och invånare och näringsliv kan nyttja en variation av trafikupplägg för sina dagliga resor. Detta är ännu en viktig faktor för att fortsätta investera i stråket E22.

Regionen, kommunerna och Trafikverket behöver agera tillsammans i en lösningsorienterad planering där vi tillsammans kan skapa ett funktionellt och trafiksäkert stråk. Ingången är att effektivt nyttja vägsystemet och tillskapa effektiva busstrafiklösningar. Mobilitetshubbar planeras därför längs E22 där linjelagda och kommersiella bussar kan skapa ett smidigt byte med bil och cykeltrafik tillsammans med andra mobilitetslösningar och där även dagens starka linjenät kan blir ännu robustare.

Enskilda vägar och BK4

Ett utbyggt BK4 nät kommer ge god effekt på både näringslivets och för förswarets transporter. Utbyggnaden ger stor effekt på de gröna näringarnas transporter och skapar ett tryggt och tillgängligt nät av transportvägar. I kombination med ökad medelstilleddelning till enskilda vägar kommer förhoppningsvis det kapillära vägnätet på landsbygden att förbättras på sikt. Vidare insatser krävs dock för att skapa ett fullvärdigt system från hamn till statlig väg, där ofta en kommunal tätort med kommunal infrastruktur behöver passeras. Ansvaret för stora flöden av tunga transporter eller persontrafik för färjetrafik kan inte läggas på en enskild kommuns ansvar när flöden har en nationell karaktär. För ett fullgott BK4 nät kommer det att krävas bidrag för investeringar i kommunal infrastruktur.

Region Kalmar län får indikation på att det upplägg kring ansökningsprocesser och ekonomiska förutsättningar för vägföreningar inte längre har lika god funktion som tidigare. Detta är något som behöver adresseras framöver för att inte hamna i ett läge där det enskilda vägnätet inte fungerar som det är avsett.

Samverkansavtal kollektivtrafik

Region Kalmar län vill understryka vikten av att Trafikverkets interregionala trafik, som beställs via samverkansavtal, ges långsiktig finansiering och stabila planeringsförutsättningar. Den nuvarande processen innebär att regionen och dess ägare bär hela den ekonomiska risken för trafik som Trafikverket beställer, vilket är ohållbart.

Trots att Trafikverket tydligt uttryckt att trafiken är viktig och önskas behållas, saknas medel för 2026. Detta riskerar att leda till kortsiktiga förändringar med långsiktigt negativa konsekvenser för tillgänglighet och hållbar mobilitet. Vi ser samverkansmodellen som ett kostnadseffektivt sätt att säkra interregional tillgänglighet och uppmanar därför att denna typ av trafik inkluderas i den nationella planen.

Region Kalmar län stödjer Trafikverkets ambition att förändra processen och uppmanar regeringen att säkerställa att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

Förbindelse oskyddade trafikanter Öland-fastlandet

En diskussion kring finansiering, uppdrag och vidare lösning för cykelns tillgänglighet från fastlandet till Öland är en aktuell fråga för länet. Det är idag förbjudet att cykla över bron och kollektivtrafiken kan enbart i viss mån möta upp de behov som uppstår speciellt sommartid. Region Kalmar län föreslår att regeringen i nationell plan ger Trafikverket i uppdrag att utreda bästa lösning för förbindelse för oskyddade trafikanter från fastlandet till hela Ölands geografi utifrån bland annat klimat, besöksnäring, folkhälso- och barnperspektiv.

Totalförsvaret och beredskap

Kalmar län har strategisk betydelse för totalförsvaret med kustnära transportleder i kombination med hamnförbindelser, infrastruktur som binder samman kusten med de nationellt utpekade transportstråken, samt Kalmar Öland Airport som utpekad beredskapsflygplats. Alla delar bedöms vara av militär betydelse. Investeringar i vägars bärighet (BK4) och redundans i järnvägsnätet stärker både civil och militär mobilitet.

Sammanfattning synpunkter

För att öka planens genomslag i sydöstra Sverige förordar Region Kalmar län sammanfattningsvis att:

- ett system där de samhällsekonomiska bedömningarna tar hänsyn till geografiska och demografiska förutsättningar för att jämna ut skillnader mellan storstads- och landsbygdsgeografier.
- starka stråk som binder landet samman behöver successivt förbättras och skapa en tydlig helhet för resenärer och flöden.
- återplacera E22 Gladhammar-Verkeback som ett namngivet objekt
- lyfta in Kust till kust banan Råppe-Växjö (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta) som ett objekt för omtag
- ge tydliga direktiv till Trafikverket att utreda Emmaboda station vidare för ett framtida genomförande
- behålla Kalmar C som ett namngivet objekt i kommande plan för 2026-2037
- ansluta Stångådalsbanan till Linköpings nya station samt arbeta vidare med investeringar för ett triangelspår i Berga
- fortsätta investera i stråket E22 för länets möjlighet att arbeta vidare med effektiv kollektivtrafik bland annat i form av mobilitetshubbar
- införa bidrag för investeringar i kommunal infrastruktur för ett fullgott BK4 nät från hamn till statlig infrastruktur
- säkerställ att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen
- regeringen i nationell plan ger Trafikverket i uppdrag att utreda bästa lösning för förbindelse för oskyddade trafikanter från fastlandet till hela Ölands geografi

Avslutningsvis

Genom riktade och väl avvägda insatser i Kalmar län kan den nationella planen bidra till ett mer robust, hållbart och sammanhållet transportsystem i hela Sverige. Region Kalmar län står till förfogande för fortsatt dialog om hur planens mål bäst kan förverkligas i sydöstra Sverige.