



Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Handlingsprogram under Kalmar läns regionala utvecklingsstrategi

Innehåll

Inledning	3
Arbetsformer	4
Järnvägar	6
Vägar.....	8
Flygplatser	10
Hamnar	12
Godstransporter.....	13
Mobilitet.....	15
Sammanfattning av prioriterade inriktningar	17

Inledning

I den gällande regionala utvecklingsstrategin för Kalmar län¹ pekas fyra utvecklingsområden ut som prioriterade i arbetet med att nå målbilden Klimat att växa i. För vart och ett av de fyra utvecklingsområdena har viktiga strategier lagts fast. Intentionen är att därefter ta fram handlingsprogram för var och en eller kombinationer av de fastlagda strategierna.

Inom det prioriterade utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering lyfts transportinfrastruktur, kommunikationer, mobilitet och digitalisering.

Målformuleringarna för år 2030 kopplade till Hållbar samhällsplanering är:

- Region Kalmar län är en fossilbränslefri region
- Samhällsplaneringen är klimatanpassad och robust samt erbjuder trygga, tillgängliga och gröna miljöer för alla
- Alla i länet har tillgång till väl utvecklad fysisk och digital infrastruktur

I detta dokument redovisas ett förslag till politiskt handlingsprogram avseende infrastruktur för transporter och mobilitet med syfte att nå de mål och inriktningar som anges i punkterna ovan. De föreslagna målbilderna och aktiviteterna i programmet kompletterar och stödjer de mer långsiktiga mål och inriktningar som finns i tidigare antagna styrdokument för sakområdet².

För att nå de uppsatta målbilderna och kunna genomföra föreslagna aktiviteter är det helt nödvändigt att länet agerar med enad front. Syftet med programmet är därför att få en gemensam politisk prioritering för såväl Region Kalmar län som samtliga kommuner i länet av insatser på kort sikt för förbättrad infrastruktur. Dessutom ska programmet ge en länsgemensam prioritering för det fortsatta samarbetet både i Regionsamverkan Sydsverige och med Östergötland.

Målbilderna har formulerats utifrån de olika transportslagens specifika förutsättningar vad gäller tidsmässig genomförbarhet. Som exempel har järnväg respektive mobilitet störst skillnad i hur lång tid det tar att genomföra föreslagna åtgärder. Målbilden för järnväg har sikte på åren runt 2050 medan den för mobilitet med dagens snabba utveckling mycket väl kan vara passé redan under andra halvan av 2020-talet.

¹ Klimat att växa i. Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

² Regionsamverkan Sydsverige. En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige. Positionspapper infrastruktur 2020.

Region Kalmar län. Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

Region Kalmar län. Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner.

Region Kalmar län. Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021-2029.

Region Kalmar län. Bredbandsstrategi för Kalmar län 2018-2025.

Arbetsformer

Målbild

Gott samarbete mellan kommunal och regional nivå för en positiv samhällsutveckling med aktivt statligt deltagande har förbättrat såväl den digitala som den fysiska infrastrukturen. Regionala och nationella investeringar i transportinfrastruktur har kompletterats med stärkande och utvecklande insatser på kommunal nivå i form av exempelvis nya bostäder i anslutning till investeringarna eller Steg 1- eller Steg 2-åtgärder (se nedan) som stimulerat resandet med cykel eller kollektivtrafik på berörd plats.

Samsyn över läns- och kommungränser har lett fram till ett stärkt storregionalt arbete kring kollektivtrafik och infrastruktur i hela Sydsverige, något som gynnat inte minst boende invid en länsgräns. Det har gett genomslag nationellt och lett till fossilbränslefri rörlighet, ändrat transportbeteende och maximal nytta av gjorda samhällsinvesteringar.

Aktiviteter

Samsyn kring samhällsutveckling

- Stärka kollektivtrafikens och infrastrukturens roll som strukturbildare genom att i samarbete med länets kommuner få nybyggnation av större bostadsområden och etablering av nya företag att ske i anslutning till utpekade prioriterade bytespunkter och stråk för fysiska och digitala transporter.
- Aktivt driva frågor kring
 - ✓ Integrering av gång-, cykel- och kollektivtrafikförsörjning i bebyggelseplaneringen.
 - ✓ Jämställd och jämlik mobilitetsplanering.
 - ✓ Ansvarsfull användning av naturresurser.
 - ✓ Innovativa digitala lösningar som gynnar ändrat transportbeteende.

Samverkan

- Använda Regionsamverkan Sydsverige³ (RSS) som en plattform för att få till stånd insatser både inom fysisk och digital infrastruktur såväl inom som mellan länen i syfte att skapa ett sammanknutet Sydsverige.
- Fördjupa samarbetet med grannlänen Blekinge, Jönköping, Kronoberg och Östergötland. Bland annat för att få till stånd god tillgänglighet till regionala kärnor och tillväxtmotorer i båda länen.
 - Det handlar främst om järnvägar, E22, rv 40, rv 25, rv 35, rv 23/34,
- Aktivt delta i samverkansgrupper och nätverk kring betydelsefull infrastruktur för länet
 - E22AB
 - Södra stambanan.com
 - BalticLink

³ <http://regionsamverkan.se/>

Dialog näringslivet

- Fortsätta och fördjupa dialogen med Sydsvenska Handelskammaren, Svenskt näringsliv, Företagarna och LRF i syfte att fånga upp behov, föra dialog och förankra arbetet med mobilitets- och infrastrukturfrågor hos näringslivet i regionen.

Åtgärdsplanering och Fyrstegsprincipen

- Driva på för att åtgärdsvalsstudier (ÅVS) rörande nationella och regionala infrastrukturobjekt som berör länet genomförs i med god framförhållning.
- Arbeta med påverkansåtgärder tillsammans med länets kommuner, där åtgärder enligt Steg 1 (Tänk om) och Steg 2 (Optimera) enligt fyrstegsprincipen kan vara en del i med- eller samfinansiering.
- Öka kunskapen om och respekten för olika aktörers roller i planeringen av fysisk och digital trafik.

Trimnings- och underhållsåtgärder

- Fördjupa samarbetet med Trafikverket i dess långsiktiga underhållsarbete i syfte att skapa mervärden genom kombination med samtidiga insatser från regional och kommunal nivå.

Järnvägar

Målbild

Kust till kustbanan har en standard som möjliggör snabb trafik till Växjö och direkttrafik till Göteborg, Stockholm och öresundsregionen. Det har betytt höjd hastighet till 200 - 250 km/h med dubbelspår från Kalmar till Växjö och vidare till anslutningen med stambanan. Stångådalsbana och Tjustbanan är elektrifierade med direkt anslutning till Linköpings centralstation och 160 km/h som hastighetsstandard på bandelarna i länet.

Samtliga banor har nytt signalsystem och kapacitet att hantera höga flöden av både person- och godstrafik och längs dem finns stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet. Attraktiva bytespunkter till annat transportslag finns utmed samtliga järnvägar med centralstationen i Kalmar som ett välfungerande interregionalt nav för transporter.

Aktiviteter

- Fortsatt arbete att driva genomförande av föreslagna åtgärder längs Kust till Kust-banan för:

1. Emmaboda station
2. Kalmar Central
3. Dubbelspår Växjö-Alvesta
4. Nya mötesspår

Region och kommuner driver gemensamt på för att länets behov som lyfts i den bristanalys för Kust till kustbanan både på kort och på lång sikt genomförs av Trafikverket i samarbete med berörda kommuner.

Påverkansarbetet drivs gemensamt av region och berörda kommuner både direkt mot nationell nivå och genom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

- Påverka och medverka till insatser på Stångådals och Tjustbanan.

Anslutningen till Linköping är under utredning och Region Kalmar län tillsammans med Region Östergötland bevakar effekten av kommande järnvägsplans ställningstagande. Arbetet med införandet av ERTMS på banorna pågår och Region Kalmar län följer arbetet som bland annat ska synkroniseras med trafiken på banorna.

Bristutredningen Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling publicerades i mars 2024 och lägger stort fokus på robusthetsstärkande åtgärder på järnvägen. Trädsäkring och säkra plankorsningar är en avgörande faktor för ett robust system. Därefter för att öka hastigheten och redundansen på banorna har även följande investeringar identifierats:

1. Mötesspår mellan Kalmar och Blomstermåla
2. Delelektrifiering
3. Triangelspår i Berga

Påverkansarbetet drivs gemensamt av region och berörda kommuner både direkt mot nationell nivå och genom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

Vägar

Målbild

E22 är mötesfri väg genom hela länet med hastighetsstandard 100 - 110 km/h. Övriga vägar i de prioriterade transportstråken har hög säkerhet och tillgänglighet för person- och godstransporter med 100 km/h som standard i Smålandsdelen av länet. På Öland har standarden anpassats till naturgivna, lokala förhållanden. Samtliga prioriterade stråk har viltstängsel. Parallella cykelvägar för både pendlingsresor och turismcykling finns utmed de nämnda vägarna. Samtliga prioriterade vägar har kapacitet att hantera snabba och säkra resor för persontransporter och gods, är anpassade för eldrift och längs dem finns stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet som stödjer användningen av autonoma fordon. Infrastruktur för busstrafik enligt BRT-principen finns i de prioriterade transportstråk där järnväg saknas. Trafiken har angöring till resecentrum både i Karlskrona och i Norrköping.

Aktiviteter

- Aktivt följa och bevaka planeringen och genomförandet av namngivna objektet i nationell och regional transportplan 2022-2033 i Kalmar län:
 1. **E22 Förbifart Bergkvara.** Vid behov driva frågan om förskottering för att inte tappa fart i genomförandet. Driva och aktivt delta i planeringen av en mobilitetshub i bra läge vid förbifarten.
 2. **E22 Nygård– Gladhammar.** Bevaka att objektet genomförs i sin helhet och diskutera möjligheten till sam/medfinansiering vid behov.
 3. **E22 Gladhammar-Verkeback.** Aktivt delta i pågående planeringsprocesser tillsammans med Västervik kommun.
 4. **Rv 25 Glasporten (Nybro).** Aktivt delta i pågående planeringsprocesser tillsammans med Nybro kommun.
 5. **Riksväg 37/47 sträckan Bockara – Oskarshamn.** Namngivet som vägobjekt i Regionala transportplanen för år 2022-2033.

Nationell plan för transportinfrastrukturen (statligt ansvarsområde):

- Driva påverkan och dialog kring följande viktiga objekt för **Nationell transportplan** som berör Kalmar län:
 1. E22 Genomfart Mönsterås
 2. Riksväg 25 sträckan Eriksmåla-Hovmantorp
 3. Riksväg 40 sträckan Toverum–Hytta
 4. E22 Verkebackensbron

Påverkansarbetet drivs gemensamt av region och berörda kommuner dels direkt mot nationell nivå, dels genom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

Regional transportplan (regionalt ansvarsområde):

- Objekt som på sikt kommer att utredas och namnges i **Regional transportplan** är

5. Rv 35 Gamleby-Åtvidaberg
6. Länsväg 136 Algutsrum-Rälla
7. Rv 23/34 sträckan Hultsfred-Vimmerby

Inriktningen är en signal till Trafikverket att förbereda och inleda planeringen av objektet för att det ska ligga i fas med kommande beslut i regional transportplan.

- Aktivt delta i och driva på arbetet med att uppnå mötesfri 100 km/h-väg för hela den svenska delen av E22 från Trelleborg till Norrköping.
Här ingår, utöver objekt som nämns i punkterna ovan även att driva på för att kvarvarande sträckor på E22 i länet med hastighetsbegränsning till 70 km/h eller lägre åtgärdas i samband med att andra insatser aktualiseras.
- Gemensamt med berörda kommuner längs E22 stråket arbeta fram koncept och lösningar för bytespunkter med fokus på mobilitet, landsbygdsperspektiv och digitalisering.
- Samarbete med Trafikverket för att åstadkomma fler viltpassager och mer viltstängsel i första hand utmed vägarna i de prioriterade transportstråken och där i första hand E22 och riksväg 25.

Flygplatser

Målbild

Från Kalmar Öland Airport finns det dagliga flyglinjer till och från Stockholm samt ytterligare en internationell hubb för kommunikation med övriga världen. Flygplatsen har en god koppling till kollektivtrafik. För näringslivets internationella kontakter och för besöksnäringen fyller flygplatsen en viktig funktion. Norra länsdelen har en bra koppling till flygplatsen i Linköping.

En utredning, *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet* Ds 2023:3, har under 2023 genomförts angående att förstatliga vissa kommunala/regionala flygplatser. Något beslut är inte fattat när detta handlingsprogram revideras. Därav förhåller sig skrivningarna till nu gällande förutsättningar.

Aktiviteter

- Utveckla Kalmar Öland Airport som regionalt viktig mobilitetshub

Bibehållen funktionalitet vid flygplatsen pekas av kommunerna i den södra delen av länet ut som av högsta prioritet för utveckling och tillväxt av det lokala näringslivet.

- Följa, arbeta för och vid behov stödja utvecklingen av infrastrukturen kring fossilfria bränslen till flyget.

Det är viktigt med politiskt stöd till de initiativ Kalmar Öland Airport tagit för att introducera bioflygbränsle och gröna inflygningar. En tydlig miljöprofil kan ge en fördel gentemot andra flygplatser i en eventuell framtida konkurrenssituation.

- Påverka och ta del av statliga insatser kopplat till regionala/kommunala flygplatser

Följa resultatet av genomförd utredning om ett eventuellt förstatligande av regionala/kommunala flygplatser. Beroende på resultatet av utredningen, agera tillsammans med Kalmar kommun samt andra berörda aktörer i syfte att skapa goda förutsättningar för flygplatsens fortsatta utveckling.

- Fortsatta investeringar i länkar till Linköping

För att skapa ökad tillgänglighet för den norra delen av länet till bland annat Linköpings flygplats krävs förbättringsåtgärder i anslutande infrastruktur både på väg och järnväg som beskrivs i kapitlen ovan.

Hamnar

Målbild

Samtliga större hamnar utmed Smålands kust har god tillgänglighet till väg och järnväg. De kommunala gatunäten och industrispåren har högsta bärighetsklass och fungerar som en säker och tillgänglig brygga mellan hamn och det statliga väg- respektive järnvägsnätet. Farlederna till hamnarna är dimensionerade och underhållna för att svara mot näringslivets behov. Länet är fortsatt en prioriterad angöringspunkt för den statligt upphandlade trafiken till och från Gotland. Oskarshamns funktion som TEN-T hamn har stärkts.

Aktiviteter

- Samla länets hamnar kring en gemensam syn på utveckling ur ett regionalt perspektiv.

Startpunkten är de olika hamnarnas funktioner och geografiska läge, vilket ger olika förutsättningar att bidra till regional utveckling. Länets hamnar har en påverkan på en större geografi än enbart Kalmar län, och för angränsande län inte minst viktiga knutpunkter för både gods- och persontrafiken.

- Fördjupa dialogen med berörda kommuner avseende bärighets- och trafiksäkerhetskrav på den del av den kommunala transportinfrastrukturen som förbinder hamnarna med det statliga väg- och järnvägsnätet.

En helhetssyn fordras på den transportinfrastruktur som försörjer respektive hamn för att flaskhalsar i systemet ska kunna undvikas.

Godstransporter

Målbild

Basbehoven för det regionala näringslivet, vars tyngdpunkt ligger i tillverknings-, skogs- och livsmedelsindustri, har säkerställts i det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, där samtliga vägar är öppna för högsta bärighetsklass och extra långa fordon. En god status på det så kallade finmaskiga vägnätet har varit en annan förutsättning för att behålla och utveckla näringslivsstrukturen.

Länets företag har via hamnen i Karlskrona en direkt anslutning till EU:s prioriterade intermodala transportkorridor Baltic - Adriatic. Hela sträckningen av riksväg 40 Göteborg-Jönköping-Västervik ingår i EUs prioriterade transportnätverk TEN-T.

För Oskarshamns del är järnvägen till Nässjö (Bockabanen) ett centralt komplement för godstrafiken till och från hamn och kombiterminal. Betydande godstransporter sker även på Kust till kustbanan/Stångådalsbanan (Alvesta - Kalmar - Mönsterås) och Tjustbanan (Västervik - Linköping). Stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet finns i samtliga godsstråk.

Aktiviteter

- Aktivt delta i nätverk för att införliva Baltic Link i EUs transportkorridor Baltic-Adriatic.

Polen, Tjeckien, Slovakien, Österrike och Italien har påbörjat byggandet av en transportkorridor som sträcker sig cirka 1 700 km från Gdynia i norr till viktiga hamnar i Adriatiska havet i söder. Baltic-Link, som bland annat omfattar Kust till kustbanan Göteborg-Karlskrona/Kalmar, kan bli en förlängning norrut över Östersjön av Baltic-Adriatic Transport Corridor.

- Stödja Oskarshamns kommuns arbete med att etablera en kombiterminal samt arbeta för ökat nyttjande av befintliga kombiterminaler i länet.
-
- För att möta behoven av godstrafiken på den södra delen av Stångådalsbanan behövs ett triangelspår i Sandbäckshult
- Arbeta för ökade gods rörelser via järnvägen tillsammans med länets näringsliv och kommuner.
- Aktivt följa Fehmarn-Bält-projektets utveckling och effekterna det kan få på Kalmar län
- Tillsammans med Trafikverket arbeta med utvecklingen av Bärighetsklassat vägnät nivå 4 (BK4) samt infrastruktur för nya klassningar av

långa- och tunga fordon.

Gemensamt se över och uppgradera till ett fullvärdigt klassat vägnät som innebär gena transporter för tunga och långa fordon i och i anslutning till länet.

Mobilitet

Målbild

Fysisk och digital infrastruktur har samordnats i en gemensam samhällsfunktion. Det finns ett väl utbyggt nät av laddningsinfrastruktur för elfordon i hela länet. Möjligheter till snabbbladdning finns utmed samtliga vägar som ingår i de prioriterade transportstråken.

Nya former av mobilitetstjänster har testats i utvecklings- och demonstrationsprojekt, vilket lett till att gods- och persontransporter till större delen är uppkopplade, digitaliserade och förarlösa. Generellt sett ligger länet i framkant vad gäller användning av kombinerade mobilitetstjänster. En upprätthållen mobilitet kan garanteras genom att elförsörjningen säkerställts att fungera även i krislägen.

Aktiviteter

- Ta initiativ till och delta i kunskapsuppbyggnad kring mobilitet och Mobility Management på lokal såväl som regional nivå.

Utvecklingen inom mobilitet och digital infrastruktur kommer under de närmaste åren att kräva en ständigt pågående kunskapsinhämtning såväl från nationella som internationella källor. Här ingår att delta aktivt i nationella forum och samverka kring multimodala transporter samt digitaliserade och uppkopplade gods- och persontransporter. Dessutom behövs en utvecklad samverkan på regional nivå mellan infrastrukturer för bredband, transporter och eldistribution för att skapa de strukturella förutsättningarna för en ökad mobilitet. Arbeta för att få till stånd stabila digitala uppkopplingar längs de prioriterade transportstråken i länet.

- Arbeta med att starta upp projekt där fysisk och digital trafik kombineras i syfte att testa hållbara helhetslösningar för mobilitet.

Ett exempel är att titta på hur bytespunktar längs starka stråk i länet kan utvecklas för att ge effekter på en bred funktion för mobilitet. Detta kan innebära olika delar inom de vedertagna beskrivningarna för att:

- dela fordon
- dela resor
- andra flexibla transportlösningar

- Aktivt följa och ta del av utvecklingen av drönare/UAS och autonoma/självkörande fordon.

Arbetet med regelverk för drönartrafik och drönares påverkan på samhällsbyggandet är en aktuell fråga som kommer att påverka både regional och kommunal planering. Region Kalmar län deltar i nätverk och inhämtar aktivt kunskap i frågan.

Förlösa, självkörande fordon kan bli ett verksamt medel för att svara upp mot landsbygdens behov av samhällsservice, varudistribution och kollektivtrafik. När den formella regleringen är på väg att lösas bör initiativ tas till en förstudie.

- Inomregional samverkan för ökad laddningskapacitet, vilket kan omfatta såväl laddningsinfrastruktur men främst laddningsmöjligheter i hemmiljö.
- Regional samling kring att öppna trafikdata för personresor och godstransporter.

Beslutet skapar möjlighet för att testa en konkurrensneutral plattform för MaaS (Mobility as a Service) samt etablera en testplattform som visar på de möjligheter som den ökande tillgången på data kan ge för varu- och godstransporter.

Sammanfattning av prioriterade inriktningar

Påverkan gentemot kommande nationell transportplan

E22

Inriktning mötesfri 100 km/h-väg för hela den svenska delen från Trelleborg till Norrköping, vilket i Kalmar län innebär åtgärder för genomfart Mönsterås och Verkebackensbron kommer med i den nationella planen. Ambitionen bör även vara att utbyggnaden av infrastruktur med bytespunkter (med)finansieras av nationell plan. Objekt Bergkvara, Nygård– Gladhammar samt Gladhammar-Verkeback ska fortsatt finnas med i kommande nationell plan.

Kust till kustbanan

Inriktning att medel avsätts i den nationella transportplanen för att röja undan de brister som identifierats i bristanalysen framtiden för banan. Viktiga kapacitetshöjande insatser på Kust till kust banan är Emmaboda station, Kalmar Central, dubbelspår Växjö-Alvesta samt nya mötesspår längs sträckan.

Stångådalsbanan och Tjustbanan

Inriktningen är förbättrade förutsättningar för ökad trafikering, vilket innebär att den nationella planen ska innehålla medel till standardförbättringar i syfte att bygga bort kapacitetsbrister för att skapa utökad trafik. Mötesspår mellan Kalmar och Blomstermåla och triangelspår i Berga ska tas med i Nationella planen. Införandet av ERTMS förutsätts genomföras. Inriktningen är även att en framtida del-elektrifiering genomförs på banan.

Riktlinjer för kommande regional transportplan

Rv 37/47 Bockara – Oskarshamn

Inriktning mötesfri 100 km/h-väg är fortsatt nästa vägobjekt i den kommande regionala transportplanen.

Rv 35 sträckan Ätvidaberg-Överum

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.

Länsväg 136 Algutsrum-Rälla

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.

Rv 23/34 sträckan Hultsfred-Vimmerby

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.