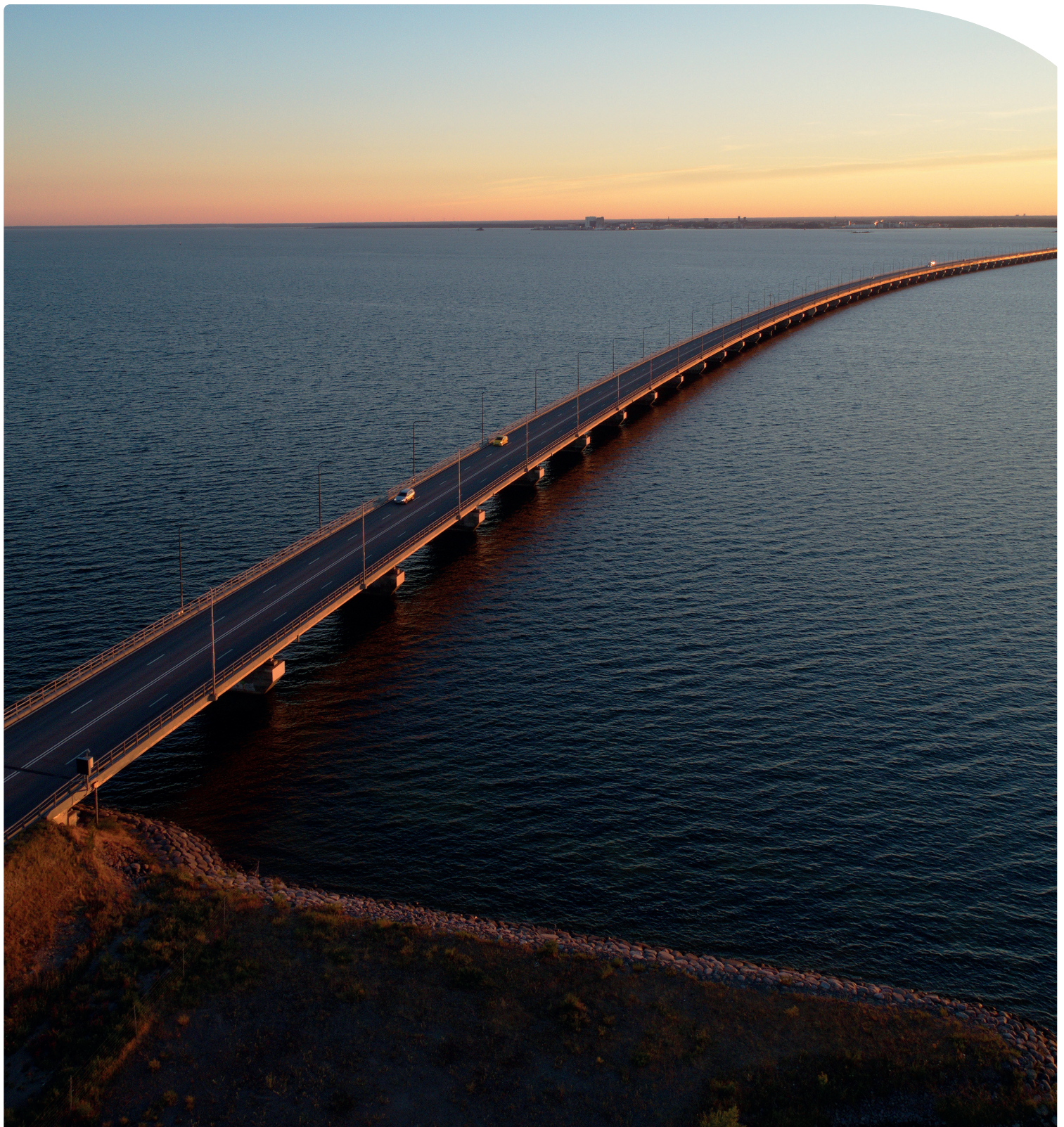




Regional transportplan för Kalmar län

2022-2033

Innehåll

Avsnitt 1 – Region Kalmar läns förutsättningar	4
1.1 Logistik- och godstransporter	4
1.2 Sjöfart	5
1.3 Persontransporter	6
Avsnitt 2 – Bakgrund	10
2.1 Mål och uppdrag	10
2.2 Syfte och funktion	10
2.3 Ekonomiska förutsättningar	10
2.4 Nationell transportplan	10
2.5 Regional transportplan	10
2.6 Metod	11
2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister	11
2.8 Politiska viljeinriktningar	11
2.9 Metoder kring planering	12
Avsnitt 3 – Åtgärder 2022-2033	14
3.1 Förutsättningar för finansiering	14
3.2 Åtgärdslista	14
Avsnitt 4 – Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län	26
4.1 Järnvägar	26
4.2 Kust till kust banan	26
4.3 Stångådals- och Tjustbanan	26
4.4 Kalmar station	26
4.5 Nya stambanor	27
4.6 E22	27
4.7 Rv 40	27
4.8 Rv 25	27
4.9 KalmarÖland Airport	27
Avsnitt 5 – Miljökonsekvensbeskrivning	28
Avsnitt 6 – Utdrag ur Nationell plan 2022-2033	41
Avsnitt 7 – Ekonomisk sammanställning	41

1. Region Kalmar läns förutsättningar och behov

Kalmar län består av tolv kommuner och är ett avlångt landsbygds-län längs med östkusten med en blandning av det småländska inlandet, det öländska alvaret, den nordliga skärgården och sydliga Möre.

Regionen har en stark tillväxtmotor i den södra delen av länet i form av Kalmar kommun och de närliggande tillväxtmotorerna Växjö och Karlskrona. För den norra delen av länet är sambandet mellan den regionala kärnan Västervik och den lokala kärnan Vimmerby betydelsefull och deras koppling till tillväxtmotorerna Linköping, Norrköping och Jönköping. För att nå målet om funktionella regioner behöver länets olika förutsättningar bejakas och stärkas.

Fokus sen många år tillbaka har varit att arbeta med länets infrastruktur enligt ett stråktänk. I länet finns fem starka stråk som består av väg, järnväg eller båda. Stråken följer viktiga kommunikationsleder som binder samman våra städer och samhällen inom länet och som i förlängningen knyter oss samman med grannlän och storstadsregioner. Stråktänket går enligt devisen att bli starkare där vi redan är starka för att på sikt få med omlandet. Därför satsas det längs stråken på förbättrad infrastruktur, kollektivtrafik och cykelvägar där det redan idag är mest trafikrörelser och där större delen av länets befolkning når.

För att nå en hållbar regionförstoring, som är just ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar, har kollektivtrafiken en given plats i Kalmar län. För många människor i Kalmar län är och förblir bilen emellertid det enda alternativa färdssättet för att ta sig till arbete, studier, kultur etc. Nya bränslen kommer möjliggöra fortsatt resande med bil. Genom satsningar där kollektivtrafiken är stark, för att öka dess konkurrenskraft jämfört med bilen, är förhoppningen att så många som möjligt ska ta bilen till det starka stråket för att där ta sig vidare med publika färdmedel.

1.1 Logistik- och godstransporter

Godstransporter är väsentliga för konsumtion, arbetstillfällen, tillväxt och välbefinnande. Välutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är en förutsättning för handels- och industrins funktion och tillväxt, och därmed för samhällets utveckling i stort. Möjligheten till transporter är en viktig faktor för att skapa förutsättningar för tillväxt, förändring och förnyelse i Kalmar län och sydöstra Sverige. OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) har i Territorial Review Småland Blekinge lyft fram väl utvecklade transporter som en viktig ingrediens för att åstadkomma en positiv utveckling i regionen.

De stora trafiksystemen för gods är de rörelser som sker över landets gränser och ofta via stora nationella företag. En viss typ av transportrörelser och upplägg krävs för att få dessa flöden att fungera. De mindre men lika viktiga systemen är rörelser lokalt med korta sträckor som sker från lokala producenter eller omlastningsplatser till tillverkare eller distributörer. Båda typer av trafikrörelser förekommer i länet liksom en stor del transittrafik.

Näringslivet i Kalmar län domineras av tillverkningsindustri. Volymerna i den varuproducerande industrin har i många tidigare tunga delbranscher minskat medan godsflödena från de gröna näringarna samtidigt har ökat. Regionens strategi för smart specialisering domineras därför av näringar som sammanfattas under begreppet bioekonomi. Framtida godsflöden kommer att påverkas av tillväxten i dessa sektorer liksom av den framtida utvecklingen av dessa sektors funktionssätt.

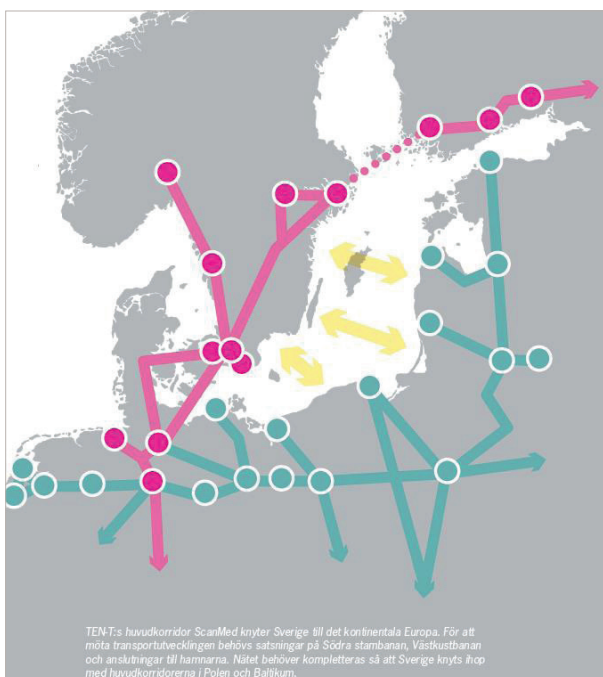
Skogsråvara förädlas i första steget främst till sågade trävaror och massa vilket främst sker vid stora anläggningar dit transporter sker från ett mycket stort antal källor via det kapillära vägnätet till ett relativt litet antal stora förädlingsanläggningar. Det tydligaste exemplet är Södras anläggningar i Mönsterås med mycket tät trafik av timmerbilar, över 300 fordon in till anläggningen per dygn, varje dag, året runt. Flöden ut från anläggningarna sker på lastbil, järnväg eller båt. Exportandelen är hög men en betydande andel förädlas även vidare. Även i detta led är exportandelen betydande. Digitaliseringen tenderar att minska antalet mellannivåer vilket kommer att öka andelen transporter från industri direkt till slutkund.

Skogs- och träindustrin ger också upphov till betydande flöden av rest- och biprodukter som används som råvara för produktion av olika material, kemikalier eller bioenergi.

Livsmedelsområdet är en annan stor och växande näringsgren i Kalmar län. Det ekonomiskt dominerande delområdet är produktion och förädling av animalier. Länet står för drygt två procent av Sveriges befolkning men svarar för en fjärdedel av produktionen av kyckling och mer än en tiondel av produktionen av mjölk, ägg och nötkött. En stor del av produktionen inom de gröna näringarna exporteras till andra delar i Sverige.

E-handeln har utvecklats starkt under de senaste åren och därmed också logistikverksamheter. Några av Sveriges mest framgångsrika e-handels- och logistikbolag har sina säten i länet medan kunderna till stor del finns utanför länet, såväl nationellt som internationellt.

Förändringen av globala handelsmönster fortsätter att förändras. Östra Europa och Asien fortsätter att bli relativt sett viktiga som leverantörs- och kundmarknad. Kina fortsätter att dominera men flödena till och från även andra asiatiska länder ökar. Andelen landtransporter kan antas öka i och med de mycket stora investeringar Kina gör i transportinfrastruktur i andra asiatiska länder. Den långsiktiga utvecklingen i både Östeuropa och Asien ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar mellan södra Sverige och de prioriterade europeiska transportkorridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör inte minst Smålandskustens hamnar inklusive det väg- och järnvägsnät som kopplar till dessa knutpunkter.



Källa: Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige.

Det är därför av stor vikt att knyta Sydsveriges Östersjöhamnar till det europeiska transportnätverket TEN-T för att åstadkomma bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och i Baltikum. För Kalmar läns del är det av särskild vikt att lyfta fram den TEN-T-klassade hamnen i Oskarshamn samt att hela riksväg 40 blir TEN-T-klassad.

Vad gäller tillförseln av gods till hamnarna har E22 klart störst betydelse för godstransporterna i Kalmar län genom att binda samman stora industrier och befolkningscentra med hamnarna efter Östersjökusten. Tillsammans med de öst-väsliga riksvägarna 25, 40 och 47 utgör E22 ett ramverk i det regionala vägnätet för godstransporter. Ett sätt att åstadkomma miljömässigt hållbara godstransporter är att mer gods transporteras på järnväg. För det krävs en utbyggnad av järnvägskapaciteten på såväl Kust till kustbanan som Stångådals- och Tjustbanan samt Höglandsbanan (Bockabanen).

Bärighetsklass 4 (BK4)

I de mellersta delarna av länet, mellan Emmaboda/Nybro och Mönsterås har på delar av vägnätet en ny bärighetsklass för 74tonsfordon antagits. Det är cirka åtta procent av det statliga vägnätet som berörs i Kalmar län. Syftet med bärighetsklassen är att göra det möjligt för tyngre fordon att gå med mer last på vägar som inte kommer att bli aktuella för överflytt av gods till järnväg eller sjöfart. I dagsläget är det vägar som redan nu, utan åtgärder, klarar en tyngre belastning som är utpekade. I Kalmar län är det vägar med mycket timmertransporter som är aktuella.

Det finns ett antal felande länkar i det statliga systemet, varför Region Kalmar län följer Trafikverkets arbete med investeringar för att på sikt få till ett kapacitetsstarkt vägnät för BK4. En viktig länk är även kopplingen till kommunal infrastruktur och inte minst länets hamnar för att kunna skapa fullvärdiga godstransportstråk och skapa multimodalitet i systemet.

1.2 Sjöfart

Regeringen lyfter i den senaste infrastrukturpropositionen fortsatt fram betydelsen av att stärka sjöfarten för inrikes transporter. Sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet för de svenska exportnäringarna betonas liksom att överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas för att klara klimatomställningen.

Länets hamnar är av stor betydelse för godstransporter. Tillsammans med kombiterminaler på land är hamnarna viktiga omlastningsplatser för varor och gods mellan järnväg, väg och hav. Väl fungerande marktransporter till och från hamnarna är väsentliga för hamnarnas möjlighet att utvecklas. Här är E22 av största betydelse för godstransporter i länet då vägen binder samman stora industrier och hamnar längs med Östersjökusten. Av hamnarna i länet är Oskarshamns hamn utpekad av EU i det europeiska transportnätet TEN-T, där den ingår i Comprehensive-nätverket. Oskarshamns hamn har även prioriterats regionalt för året-runt trafiken till Gotland och är därför en väsentlig hamn framförallt för varuförsörjningen men även persontrafiken till Gotlandafiken.

De flesta hamnarna utmed Smålandskusten ägs av respektive kommun. Ett undantag är Södra Cells hamn i Mönsterås som är privatägd och en av de största i länet vad gäller godsmängd.

Kalmar län är starkt påverkad av trafiken till Blekinges hamnar. Baltic Link korridoren mellan Oslo-Göteborg och hamnen i Karlskrona behöver bättre kopplas samman med Polen. Stena Line har idag tre färjor med 18 avgångar i veckan och lika

många ankomster. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stornätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Snabba persontåg trafikerar redan idag sträckan Gdynia-Warszawa. En väl utbyggd E22 är viktigt för att kopplingen till Karlskrona ska kunna stärkas än mer.

1.3 Persontransporter

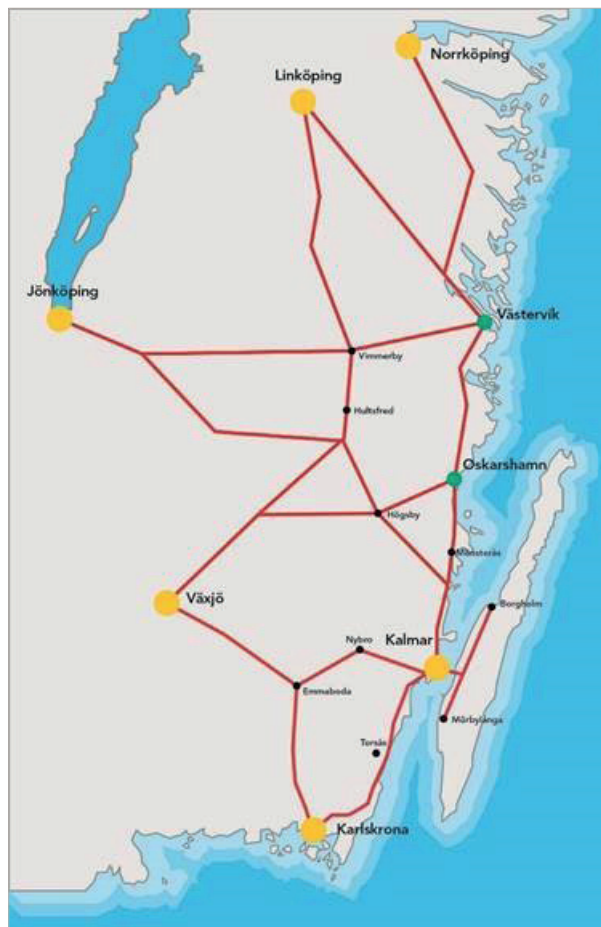
1.3.1 Det kollektiva resandet

För att nå regionens mål om större och bättre integrerade arbetsmarknadsregioner och samtidigt minska de fossila bränsleutsläppen till noll, behövs god kollektivtrafik. Regionförstoring förutsätter möjlighet att resa längre på kortare tid. Det har betydelse för att företag ska finna rätt kompetens, för människor att hitta arbete utifrån sitt yrke och kompetens och för ökad rörlighet på arbetsmarknaden. God kollektivtrafik ökar regionens attraktivitet både för näringsliv och för privatpersoner.

Kollektivtrafiken är en av grundpelarna för att förbättra de interna förbindelserna i regionen. Enligt OECD krävs bättre interna förbindelser inom Kalmar län och mellan våra grannlän. För att nå dit behöver flaskhalsar i infrastrukturen byggas bort och buss- och tågupplägg tas fram som skapar tillgänglighet och flexibilitet i människors vardag. Därför betonas i länets Trafikförsörjningsprogram vikten av att knyta samman tillväxtmotorer, regionala kärnor och kommunhuvudorter i de storregionala stråken. Genom att kombinera stråktrafiken med landsbygdstrafik och anropsstyrd närtrafik kan hela länet trafikförsörjas. Inriktningen är att med hjälp av kollektivtrafik få länet att växa där vi är starka, attraktiva och har många trafikrörelser. Kollektivtrafiken ska därmed ses som strukturbildare för samhällsutveckling och samhällsplaneringen.

Att bygga upp stark kollektivtrafik i de storregionala stråken där det finns bäst förutsättning för hög turtäthet har visat sig framgångsrikt. I Kalmar län har antalet resenärer inom kollektivtrafiken ökat när restid och antal stopp minskat.

Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn och det är även längs med kusten som många pendlingsrelationer visar sig. Kalmar stad är motor för pendlingsrörelser i länet vilket syns tydligt i relationerna Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn, Kalmar-Färjestaden, Kalmar-Nybro-Emmaboda. Det andra starka stråket i länet är Västervik-Vimmerby-Hultsfred.



Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) handlar om att kombinera åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon och trafikering på ett sätt som skapar en snabb och pålitlig kollektivtrafik. Region Kalmar län har tillsammans med kommunerna Torsås, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik tagit fram en gemensam målbild¹ för länets arbete med BRT stationer utmed E22. Genom samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Region Kalmar län kring samhällsplanering, bebyggelseutveckling och infrastruktur stärks förutsättningarna för snabb och attraktiv kollektivtrafik i länet och länsöverskridande. Målbilden sammanfattar tankar om placering, anslutningar, parkeringsmöjligheter funktion och mervärden.

Trafikupplägget längs ett BRT-stråk ska kunna fungera för både kommersiell och samhällsstödd trafik (Kalmar Länstrafik). De fysiska åtgärderna i form av bytespunkter bekostas av nationella och regionala transportplanemedel. Anslutningar och tillägg utöver ett basutbud bekostas av berörd kommun. Starkast resultat uppkommer när kommun, Region Kalmar län, trafikoperatörer och Trafikverket samarbetar kring bästa lösning för bytespunkten.

¹ Målbild för BRT-stationer längs E22 i Region Kalmar län, 2020-07-30

1.3.2 Cykeln- det femte transportslaget

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Den utgör ett effektivt sätt att resa till jobb och skola, eller för nöjes skull till fritidsaktiviteter och utflyktsmål. Att cykla är enkelt och billigt och är även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, flicka som pojke, ung som gammal och oberoende av etnicitet och samhällsklass. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Dessutom bidrar ökad cykling till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel.

Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Det finns även en stark trend av ökad användning av elcyklar som kan öka det avståndet betydligt.

Ur ett regionalt perspektiv är fokus på utbyggnad av cykelvägar följande.²

Regionalt cykelnät för pendlning och fritid

Flera av regionens tätorter ligger mindre än två mil ifrån varandra och genom att knyta ihop dem med cykelbanor, alternativt göra befintliga vägar i blandtrafik tillräckligt trafiksäkra, så ökar möjligheten att arbetspendla med cykel.

Cykelvägar i kombination med kollektivtrafik

Säkra och tillgängliga pendlarparkeringar för både cyklar och bilar längs de starka kollektivtrafiklinjerna underlättar bytet till buss. I flera fall krävs det förbättrad tillgänglighet med cykelbanor mellan närmaste tätort och hållplats. En tydlig utbyggnadsstrategi för bytespunkter finns i *Åtgärder för ökad tillgänglighet*, bilaga två, i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2021–2029. Många av bytespunkterna kräver både cykelvägar och funktionella cykelparkeringar för att ge ett bra hela-resan-perspektiv.

Utbyggnadsordning följer förslaget i regional cykelstrategi och utbyggnad sker i samarbete med kommunerna. För bästa resultat krävs att kommuner, Trafikverket och Region Kalmar län gemensamt arbetar för fler cykelvägar och stöttar varandra med både tid, kunskap och ekonomiska medel.

1.3.3 Flyg

KalmarÖland Airport är länets enda flygplats med reguljärtrafik och tillhör det europeiska transportnätverket TEN-T. Flygplatsen har normalt sett daglig reguljärtrafik och chartertrafik till Sydeuropa, men pandemin har slagit hårt även mot flygplatsen. Antalet flyg är reducerade och färre bolag trafikerar flygplatsen idag. Vilken effekt detta får på länet långsiktigt och för flygplatsen i synnerhet är svårt att sja om.

Dagliga förbindelser med kontinenten är väsentliga för regionens näringsliv, inte minst för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet. För företag som överväger att etablera sig i regionen är tillgängligheten med flyg många gånger en avgörande fråga.

Många länsbor gör täta arbetsresor eller arbetspendlar till Stockholm. För den södra länsdelen har flygförbindelsen med huvudstaden stor betydelse eftersom flyget tills vidare inte är tidsmässigt möjlig att ersätta med andra färd sätt. Flygplatsen ligger också gynnsamt i ett stadsnära läge inom cykelavstånd, eller 14 minuters bussresa, från Kalmar centrum. Flygplatsens närhet till järnvägar både västerut med Kust till kustbanan och norrut med Stångådalsbanan samt vägarna E22 och riksväg 25 skapar också möjligheter för utvecklad multimodalitet i framtiden.

Den norra delen av länet har inte samma tidsmässiga res-tidsvinster av flyget som den södra länsdelen. Norra delen av länet nyttjar främst Linköpings flygplats för resor ut mot kontinenten. Framtida höghastighetståg från Linköping och Norrköping kommer att spela stor roll i tillgängligheten för resenärer. Närheten till snabb järnvägstransport gör därför tåget till ett alternativ för resor till Mälardalen och internationella flygplatser från den norra delen av länet.

1.3.4 Digital infrastruktur - det sjätte transportslaget?

Infrastruktur idag handlar lika mycket om den fysiska vägen eller järnvägen som möjligheten att kunna svara på e-post under resa eller kunna boka tid för vårdbesök i kön i mataffären. Eller om vi istället för att besöka mataffären beställer mat där vi befinner oss och får den levererad dit. Utvecklingen av våra resmönster som pendlning, semester och gods-/varudistribution drivs parallellt av delningsekonomi, den digitala omställningen (exempelvis e-handel), digitalisering (exempelvis videomöten), cirkulär ekonomi och klimatomställningen inklusive energiomställning.

Uppkopplade stråk

En säkerställd tillgång till stabil och sömlös uppkoppling av god kvalitet öppnar upp möjligheten för resenärerna att använda restiden för exempelvis arbete eller studier, vilket inte ska underskattas i ett landsbygds-län som Kalmar län där start- och slutpunkterna för en resa kan ligga på förhållandevis långt avstånd från varandra. En viktig inriktning blir därför att förbättra kapaciteten i de mobila näten efter länets starka stråk, och speciellt där det förekommer starka kollektivtrafikrörelser. God uppkoppling bidrar även till att bättre hantera varor och gods effektivt genom ökad spårning och övervakning.

² Cykelstrategi för Kalmar län, 2015

“**Mobility as a Service** (MaaS) puts users, both travellers and goods, at the core of transport services, offering them tailor-made mobility solutions based on their individual needs. This means that, for the first time, easy access to the most appropriate transport mode or service will be included in a bundle of flexible travel service options for end users.”

-*Europeiska unionen*

Mobilitetsstrategi för transporter och infrastruktur omfattar tjänster kring samordnade transporter av personer och varor som blir möjligt när data görs tillgänglig i betydligt större omfattning än idag. Det förväntas leda till en utveckling av mer hållbara res- och transportbeteenden vilket Kalmar län behöver förhålla sig till. Det kan handla om ett och samma gränssnitt för information, reseplanering och betalning. Detta kan på sikt jämna ut konkurrensförhållandet mellan privatägd bil och övriga färdmedel. Speciellt finns potential för en förenkling av persontransporter och varudistribution på landsbygden direkt till användaren, försäljningsstället och verksamheten.

Genom att förmedla information öppet och fritt på en välfungerande gemensam gränslös marknad kan en hållbar och social delaktighet genom tillgång till tjänster för hållbara resor och gods- och varutransporter nås i hela länet. När informationen om klimatpåverkan görs tydligare för köparen av transporter för resor och varor påverkas incitamenten för mer effektivt samordnade transportlösningar. För ett landsbygds-län som Kalmar län är mindre restid och därmed en ökad livskvalitet samt mindre klimatpåverkan viktiga incitament för automatiserade transporter och noder för samlad logistik och distribution. Marknaden för dessa transporttjänster bör främja tillgänglighet, konkurrensutsättning samt hållbar social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet i Kalmar län.

Den digitala infrastrukturen för att möjliggöra mobilitetsstrategi omfattar tillgång till stabil och sömlös uppkoppling av god kvalitet samt tillgänglighet till data. Genom att kunna bygga ”unika” kedjor utifrån personliga preferenser vilka kombinerar transportsätt för mer effektiva transportlösningar för människor och gods/ varor. De personliga preferenserna kan vara bekvämlighet, tidsåtgång/restid, kostnad, villkor och inte minst klimatpåverkan för en kombinerad resa. Det regionala utvecklingsperspektivet bör främja utveckling och incitament för aktörer att bygga ut och utveckla kapacitet för datalager, databearbetning och datakommunikation.

Autonoma/självkörande fordon

I begreppen kring digital infrastruktur ligger den långsiktiga omställningen av transporter genom självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning. Den omfattar dels utvecklingen av en distribuerad laddningsinfrastruktur, dels energiförsörjning nära användaren. Bedömningen är att

genomslaget för självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning i stor skala inte sker inom tidsramen för denna plan. Det finns emellertid ett behov av regionala underlag som grund för kommande planperioder när prioriteringar, investeringar och genomförande kommer att bli aktuella.

Under de kommande åren kan tidiga faser komma att bli aktuella. Vissa så kallade intelligenta system (sensorer) som kan bidra till att främja exempelvis mikromobilitet (gång, cykel, etc.) i trafiken utan stora ny- och ombyggnationer samt även autonoma drönare och tjänster som utvecklas med och för drönare som verktyg.

1.3.5 Hållbar samhällsplanering

Bostäder och infrastruktur

Bostadsbrist är inte längre bara ett storstadsproblem utan har blivit ett faktum för många kommuner runt om i Sverige de senaste åren. Kalmar län är inget undantag. Bostadsbyggandet i Kalmar län var fram till mitten av 2010-talet mycket lågt och var det ända sedan början av 1990-talet. Så har det sett ut på de flesta håll i landet.

I länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys från 2021 framgår att sex av länets tolv kommuner har en fortsatt generell brist på bostäder. En bostadsbrist som bottnar i flera faktorer. De viktigaste förklaringarna är en åldrande befolkning som ställer krav på en annan sorts mer tillgängliga bostäder, att vi bor färre och färre i varje bostad samt ett stort mottagande av asylsökande i mitten av 2010-talet. Samtidigt finns också en tydlig trend med urbanisering i landet som helhet där flyttrörelserna går från landsbygden till städerna och från städerna till Sveriges storstadsområden. Det senare för med sig att bostadsbristen är tydligast i ett antal städer och centralorter i länet.

1.3.6 Samverkan kring bostäder, infrastruktur, kollektivtrafik och digitalisering

Tack vare investeringar i infrastrukturen har nya möjligheter för exploatering av bostäder tillkommit. Ett gott exempel är ombyggnationen av Lv 136 på Öland med fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder, inte minst i korsningar och för oskyddade trafikanter, vilket möjliggör för nya bostadsområden i Stora rör, Rälla och Ekerum.

En genomtänkt samplanering mellan bostäder, kollektivtrafik, infrastrukturens satsningar och digitala lösningar kan skapa många nya möjligheter och medverka till att nå målen om God tillgänglighet och God bebyggd miljö. Samplanering ökar möjligheten till ett projekts eller en plats mervärde, det minskar kostnaderna och ökar kunskapsplattformar mellan olika organisationer.

Stationsnära planering

45 minuter per resa anses vara vad de flesta människor kan acceptera i restid från dörr till dörr mellan bostad och arbete. Då är det en fördel om bostäder, verksamheter, service med mera ligger i nära anslutning till stationer och knutpunkter för kollektivtrafiken. Genom stationsnära planering, det vill säga att bebyggelse och utveckling koncentreras i läget kring kollektivtrafikens station eller knutpunkt, skapas ett större resandunderlag för kollektivtrafiken och bättre förutsättningar för en hållbar utveckling av samhället.

Det finns många fördelar med att planera i stationsnära lägen:

- Det ökar tillgängligheten till snabba resor, vilket bland annat gör det enklare att både pendla till och från orten för ett arbete eller för att studera
- Det ökar underlaget för service av till exempel butiker och annan kommersiell service men även offentlig service som vårdcentral, förskola och bibliotek
- En plats där många rör sig och där det är aktiviteter större delen av dygnet ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten
- Är en bra mötesplats både för planerade och spontana möten i vardagen. En knutpunkt kan även enkelt nyttjas för arbetsmöten för att minska restiden för två eller flera parter. En station är en optimal plats att placera offentliga möteslokaler på.

1.3.7 Värdefulla upplevelser i naturen och kulturen

Kalmar län är under sommarhalvåret Sveriges största turistlän utanför storstäderna med besökare från hela Sverige och utländska besökare främst från Danmark, Tyskland och Holland. Näringen består av flera större destinationer och ett mycket stort antal mindre objekt.

Länet har fem stora destinationer: *Astrid Lindgrens Vimmerby*, *Skärgården runt Västervik*, *Glasriket*, *Kalmar* och *Öland*. Samtliga bygger på mycket höga naturvärden och/eller höga historiska och kulturella värden.

Besöksnäringen präglas av ett mycket stort bilberoende och tydliga, i vissa fall extrema, säsongsvariationer vad gäller trafikintensitet:

- Till Vimmerby sker resorna främst via väg 23 och väg 40.
- Öland genererar många besök under en lång sommarsäsong med tydliga toppar till exempel vid midsommar och Ölands skördefest. Ölandsbron och väg 136 är mycket hårt belastade under sommarsäsongen.
- I Västervik är det tidvis hård belastning på den enda infarten till staden från E22. I Västervik är skärgårdstrafiken en begränsande faktor för hur skärgårdsturismen kan utvecklas. I jämförelse med Stockholms skärgård är det svårt att få en rimlig ekonomi i denna trafik.

Besöksnäringen är i stark tillväxt med mycket goda framtidsutsikter både i världen, Sverige och Kalmar län. Upplevelseindustrin är även viktig för den egna befolkningen.



2. Bakgrund

2.1 Mål och uppdrag

Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) har getts möjlighet och Trafikverket har fått i uppdrag (rskr. 2020/21:409) av regeringen att upprätta förslag till planer för transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Den regionala transportplanen tas fram enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven i regionen och ska innefatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

De styrande faktorerna för arbetet faller under Regeringens Transportpolitiska mål. Dessa handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målen delas upp under ett funktions- respektive hänsynsmål.³ De nationella klimatmålen om minskade utsläpp är en viktig faktor in i arbetet. Likaså Sveriges miljö kvalitetsmål och de globala målen i form av Agenda 2030.

2.2 Syfte och funktion

Planens huvudsakliga funktion är att fördela den av regeringen tilldelade ekonomiska ramen på de infrastrukturinvesteringar som kan anses ge bäst regional nytta i Kalmar län. Den ekonomiska ramen får nyttjas till olika typer av större eller mindre åtgärder, men utgångspunkten är att de ska vara av fysisk karaktär. För att uppnå transportpolitiska-, miljö- och klimatmål krävs därmed även andra insatser för förändring av våra transportrelser och en effektiv användning. Det innefattar bland annat samarbete och samverkan med andra berörda parter, projekt och investeringar, något som Region Kalmar län kontinuerligt arbetar med.

2.3 Ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2022–2032 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 437 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet
 - 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar
 - 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar
- Kalmar läns planeringsram för åren 2022–2033 är preliminärt 1128 miljoner kronor, vilket ger i snitt 94 miljoner kronor per år.

³ Transportpolitiska mål <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁴ Klimat att växa i - Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030

2.4 Nationell transportplan

Den nationella transportplanen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper nya järnvägar, vägar, farleder men även ombyggnader, drift och underhåll, samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. I Kalmar län hantear den nationella planen vägarna E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt alla järnvägar. Grunden för prioriteringarna är att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt.

Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

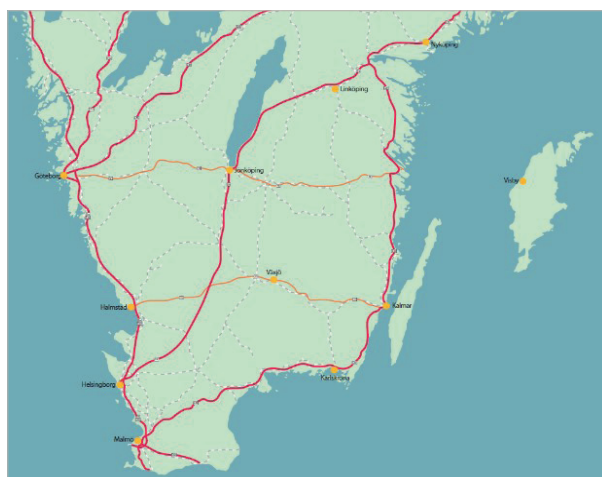


Fig.1 Kartan visar de vägar och järnvägar som ingår i den Nationella planen.

2.5 Regional transportplan

Alla Sveriges Regioner tar fram en regional transportplan som omfattar investeringar på det regionala vägnätet. I Kalmar län utgörs dessa vägar av samtliga statliga vägar utom ovan nämnda E22, riksväg 25 och 40. Den regionala transportplanen har som utgångspunkt att prioritera åtgärder i transportsystemet som stödjer länets utvecklings- och tillväxtpotential, enligt länets RUS, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län⁴. Viktiga frågor kring länets transportinfrastruktur sätts i sitt regionala sammanhang och prioriteras utifrån regional nytta. Grundläggande ställningstaganden handlar om att stärka funktionen hos länets tillväxtmotor och regionala kärnor, skapa förutsättningar för en hållbar regionförstoring med större och mer robusta arbetsmarknadsregioner samt öka tillgängligheten för gods- och persontransporter.

Det är Region Kalmar län som tar beslut om att anta den regionala transportplanen.

2.6 Metod

Det finns två dokument som primärt är vägledande för hanteringen av nya infrastrukturobjekt till den regionala transportplanen. Handlingsprogrammet för Transportinfrastruktur⁵ tydliggör de långsiktiga prioriteringarna för länets större objekt, likt mötesseparering av vägar och insatser på länets järnvägar. Trafikförsörjningsprogrammet⁶ lyfter de behov som finns för kollektivtrafiken i närtid, vilken tillsammans med Hållplatshandboken⁷ lägger grunden för kommande investeringar för kollektivtrafikens tillgänglighet.

Region Kalmar län har en arbetsgrupp för trafik- och infrastrukturfrågor som består av tjänstepersoner från länets alla kommuner, Trafikverket och länsstyrelsen. Arbetsgruppen träffas kontinuerligt och bereder exempelvis olika styrdokumenter samt är en viktig kanal för informationsutbyte mellan inte minst Region Kalmar län och länets kommuner.

Arbetet med den regionala transportplanen pågår löpande men mer intensivt inför en ny planomgång. Inför denna planomgång har en digital seminarierie om sex tillfällen med olika teman kring transporter och infrastruktur genomförts. Inbjudan har varit öppen för alla intresserade och möjlighet har funnits att komma med inspel och synpunkter till arbetsgruppen för transportplanen. Avstämningssmöten med kommunerna för att fånga in deras behov och brister har hållits både på politisk och tjänstepersons nivå. Organiserade samarbeten sker i olika former över länsgränsen vilka ofta leder till konkreta ställningstagande som tas med i arbetet med planen.

2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister

En grundläggande förutsättning för att länets kommuner ska kunna spela in nya objekt, behov eller brister till den regionala transportplanen är att de också har identifierats i kommunernas strategiska dokument, med fördel i översiktsplanerna. Därigenom har dels en bedömning av ett infrastrukturbehov gjorts, dels en bedömning hur dessa påverkar samhällsbyggnadsprocessen som helhet. Helt enkelt nödvändiga avvägningar om placering och funktion samt en samlad effektbedömning. Ny infrastruktur ska bidra till att nå transportpolitiska- och/eller miljö-/klimatmål eller på annat sätt bidra till målformuleringar i berörd kommun. Detta måste hanteras och analyseras utifrån andra behov i den bebyggda miljön. Likaså kan en sådan analys visa på andra lösningar som kräver andra insatser.

Inspel av infrastrukturobjekt bör därför föregås av kommunalt planarbete alternativt en åtgärdsvalsstudie, gärna i tidig dialog med Region Kalmar län och Trafikverket. Utvecklingen av transportinfrastrukturen har långa ledtider och behovet av att följa planeringsstrukturer kopplade till den statliga infrastrukturens implementering måste tas i beaktande. Åtgärdsvalsprocessen med fyrstegsprincip är en avgörande del i planarbetet.

⁵ Handlingsprogram för Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025

⁶ Trafikförsörjningsprogram 2021–2029 region Kalmar län

⁷ Hållplatshandboken <https://portal.kalmarlanstrafik.se/stolpplats/Layers>

2.8 Politiska viljeinriktningar

2.8.1 Positionspapper- ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige

De sex regionerna i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har sedan 2015 ett politiskt samarbete; Regionsamverkan Sydsverige, RSS. En av grundpelarna för samarbetet är infrastruktur och kollektivtrafik. Ett positionspapper för infrastrukturen uppdaterades och antogs under 2020 inför kommande planeringsomgång och utgår från tre sydsvenska positioner:

Nationell och internationell tillgänglighet - Snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen, kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av Väst kustbanan.

Sammanknutet Sydsverige - Utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, regionala kärnor och deras omland. Starka stråk genom Sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter - Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

Med en utgångspunkt i positionspapperet ska bland annat skapandet av en välfungerande sydsvensk helhet främjas som kan korrigera brister i nuvarande transportsystem och utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt. Ställningstagandena är att undanröja flaskhalsar, öka resiliensen och skapa redundans i det internationella, nationella och regionala transportsystemet. Målet är att förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet, koppla samman och förstora arbetsmarknader för att öka selsättningen och främja kompetensförsörjning. Detta görs genom att skapa en integrerad infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet, koppla samman stad och landsbygd, utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt planera för ett långsiktigt hållbart och fossilfritt transportsystem.

2.8.2 Kalmar läns klimatkommission

Klimatsamverkan Kalmar län är ett gemensamt initiativ av länsstyrelsen och Region Kalmar län för att öka takten i länets energi- och klimatarbete. Arbetet samordnas i klimatkommissionen, som utses av Region Kalmar län samt länsstyrelsen i samverkan. Uppgiften är att:

- Vara ett forum för information, erfarenhetsutbyte och ökad kunskap
- Synliggöra pågående arbete
- Föreslå åtgärder, aktiviteter och prioriteringar
- Följa upp och utvärdera
- Bidra till ett ökat samarbete med andra regioner

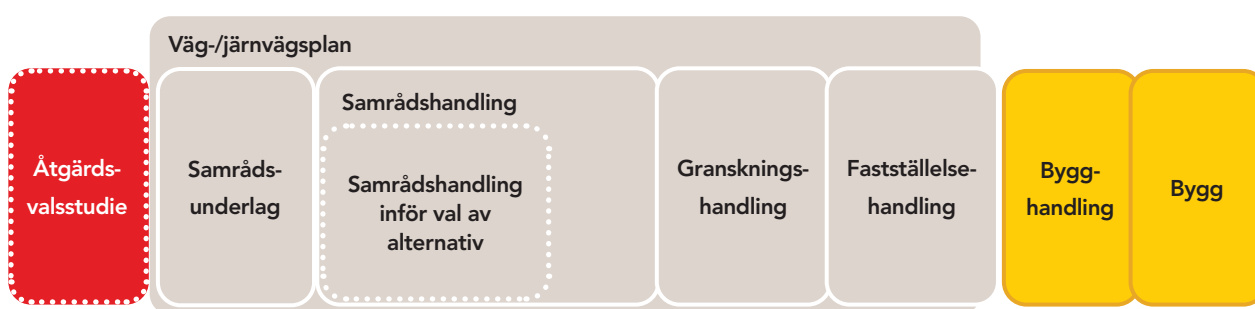
2.9 Metoder kring planering

2.9.1 Planeringsmodell för transportplanering

Trafikverkets planeringsmodell för nationell och regional plan är grupperad enligt modellen år 1–3, år 4–6 samt år 7–12. Projekt inom år 1–3 ska i princip vara färdiga att genomföras. Projekt inom år 4–6 är under utredning men beslutade för genomförande. I åren 7–12 ryms ett flertal objekt som fortfarande är i ett tidigt planeringsstadium och där det krävs vidare utredningar för att lokalisera i vilken ordning dem ska genomföras. Här är fortfarande ett idéstadium och fokus ligger på brister.



2.9.2 Planeringsmodell för planläggningsprocessen



Åtgärdsvalsstudie

Planering av en väg eller järnväg börjar när Trafikverket, Region Kalmar län eller en kommun har identifierat brister i transportsystemet. Bristen och hur den kan åtgärdas undersöks genom en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Studien ska behandla vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem. Arbetet följer den så kallade fyrstegsprincipen för att få störst nytta av satsade resurser.

1. Tänk om

I det första steget övervägs åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen innebär en stegvis analys av vilka typer av åtgärder som behövs. Ibland kan det vara effektivt med en kombination av åtgärder. I en ÅVS utreds hur brister i transportsystemet kan lösas. I första hand ska problemet försöka lösas genom åtgärder enligt steg 1 och 2. Om det inte är möjligt går man vidare till en konkret byggåtgärd, steg 3 och 4.

En ÅVS svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. Därför är ÅVS-skedet ett av de viktigaste inspelen till den regionala och nationella transportplanen.

Väg- och järnvägsplan

Om ÅVS-arbetet visar att en investering ska göras på en väg eller järnväg och objektet finns med i den ekonomiska planeringen startar processen med väg- eller järnvägsplan. Trafikverket utreder vilka åtgärder som ska göras och hur.

När väg- alternativt järnvägsplanen är antagen kan byggnationen starta.



3. Åtgärder 2022-2033

3.1 Förutsättningar för finansiering

Medfinansiering: Kommun eller privata organisationer/ företag finansierar helt eller delvis en investering.

Samfinansiering: Den regionala och nationella planen samverkar i att finansiera ett projekt. Kan kombineras med medfinansiering.

Enligt regeringen ska medfinansiering initieras av bidragsgivaren och det får inte medföra att man går före i kön.

Förskottering kan ske på objekt som ligger maximalt fem år framåt i tiden. Restriktiviteten är emellertid stor och beslut tas av Trafikverkets generaldirektör en gång per år.

3.1.1 Vem finansierar vad?

Den nationella planen finansierar om- och nybyggnation av E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt järnvägar. Inom ramen för nationell plan hanteras även drift, underhåll och reinvesteringar på hela det statliga vägnätet.

Den regionala planen ska finansiera om- och nybyggnad av alla statliga vägar, förutom E22 samt riksvägarna 25 och 40.

Vid byggnation av cykelvägar längs med statlig infrastruktur fördelas kostnaden med 50% mellan medel i Regional transportplan och berörd kommun. När Trafikverket är huvudman för vägen ska ett avtal om åtgärden upprättas mellan kommun och Trafikverk där finansiering, genomförande samt drift- och underhåll regleras. Gällande möjligheter till statlig medfinansiering av GC-åtgärder se sid 24.

Region Kalmar län finansierar alla kostnader i samband med **driften av kollektivtrafiken** samt i förekommande fall investeringar i fordon samt i väderskydd (inklusive sittbänk, hållplatsstolpe, informationstavla) vid hållplatsen. Kommunerna sköter drift och underhåll av själva markanläggningen vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala gatunätet. Det kommunala åtagandet omfattar även att ansluta bytespunkter och hållplatser med säkra gång- och cykelvägar samt tillgodose behovet av parkering för cykel och eventuellt bil.

Exploatörer/Kommuner kan behöva medfinansiera åtgärder i statlig infrastruktur utifrån en nyttofördelning där den part som efterfrågar och drar nytta av åtgärden också finansierar åtgärden. T.ex. anläggande av en anslutning mot statlig väg från ett verksamhetsområde.

3.1.2 Drift, underhåll och passa-på-åtgärder

Vid åtgärder på det statliga eller kommunala vägnätet kan passa-på-åtgärder bli aktuella. En tidig och kontinuerlig avstämning krävs för att få ut så mycket som möjligt av åtgärder på infrastrukturen. Detta kräver en god dialog och en öppen kommunikation. Ett underlag för dialog är Trafikverkets Beläggningsplan som anger var, och när beläggning av vägar sker. Trafikverket har tagit fram överenskommelser med länets kommuner där en kontinuerlig dialog förs mellan parterna och där denna typ av insatser kan bli aktuella.

3.1.3 Plattformar järnväg

Vid nybyggnation ansvarar Trafikverket för vissa av plattformarna i den del av järnvägsnätet som benämns som huvudnätet. I Kalmar län ingår Kust till kustbanan i huvudnätet samt de större orterna utmed banan; Kalmar, Trekanten, Nybro och Emmaboda.

För att bygga en plattform med tågstopp krävs först en överenskommelse mellan berörd kommun och Region Kalmar län om att orten ska ha ett tågstopp, alltså att stationen förs in i tidtabellsystemet. En dialog förs sedan med Trafikverket om det är möjligt att få till ett stopp och vilken prioritet stationen i så fall kommer att få.

För bäst kapacitet på järnvägen behövs mötesspår och om ett mötesspår finns eller ska byggas kan en plattform finansieras, helt eller delvis, från den regionala planen. Samma förfarande som beskrivits ovan måste dock genomföras innan en ny plattform för tågstopp kan bli aktuell.

Plattformar utan mötesspår, men som har godkänts av Region Kalmar län och Trafikverket för tågstopp finansieras av respektive kommun.

3.2 Åtgärdslista

Den totala ramen för Kalmar läns regionala plan föreslås bli 1112 miljoner kronor. I genomsnitt innebär det 94 miljoner kronor per år.

Åtgärdslista Regional transportplan Kalmar län 2022-2033 i miljoner kr	Tidigare	2022- 2024	2025- 2027	2028- 2033	Belastar plan 2022-2033	Sam- och medfinans	Senare	Total kostnad
Nationella objekt, sam- och medfinansiering								
Stångådalsbanan, mötesspår Kalmar-Blomstermåla				50	50	50	X	X
Kust till kustbanan, stationsombyggnad Emmaboda				50	50	X	X	X
Större investeringar >50 mkr								
Rv 23 Målilla-Hultsfred	53	91			91	52		196
Lv 136 genom Rälla*	11	28			28	2		41
Lv 136 Isgärde - Rälla*		47	28		75			75
Lv 136 Ekerum - Borgholm*			65		65			65
Rv 37/47 Bockara - Århult			76	212	288			288
Rv 37/47 Århult - Oskarshamn				139	139	65	X	333
Mindre investeringar								
Trafikssäkerhetsåtgärder och framkomlighet		X	X	X	50			50
BRT-stationer/Bytespunkter			X	X	50			50
Kollektivtrafikåtgärder		X	X	X	40			40
Cykelvägar		X	X		80	80		160
Statlig medfinansiering, mindre objekt								
Bidrag cykelvägar		X	X	X	30	30		60
Bidrag enskilda vägar		X	X	X	24	X		24
Åtgärder KalmarÖland Airport		X			10	10		20
Driftstöd KalmarÖland Airport		X	X	X	42			42
Summa	64	294	282	536	1112	X	X	X

* Vägobjekt som primärt innehåller cykelåtgärder

3.2.1 Sam- och medfinansiering mellan regional och nationell transportplan

Stångådals- och Tjustbanan - mötesspår Kalmar-Blomstermåla

Region Kalmar län har inför denna planomgång tagit fram ett paket med åtgärder på Stångådals- och Tjustbanan som bedöms ge stora effekter på restid, kapacitet och daglig drift på banorna, vilka även bidrar till landets och länets högt satta klimatomål. De fyra delarna i paketet består av:

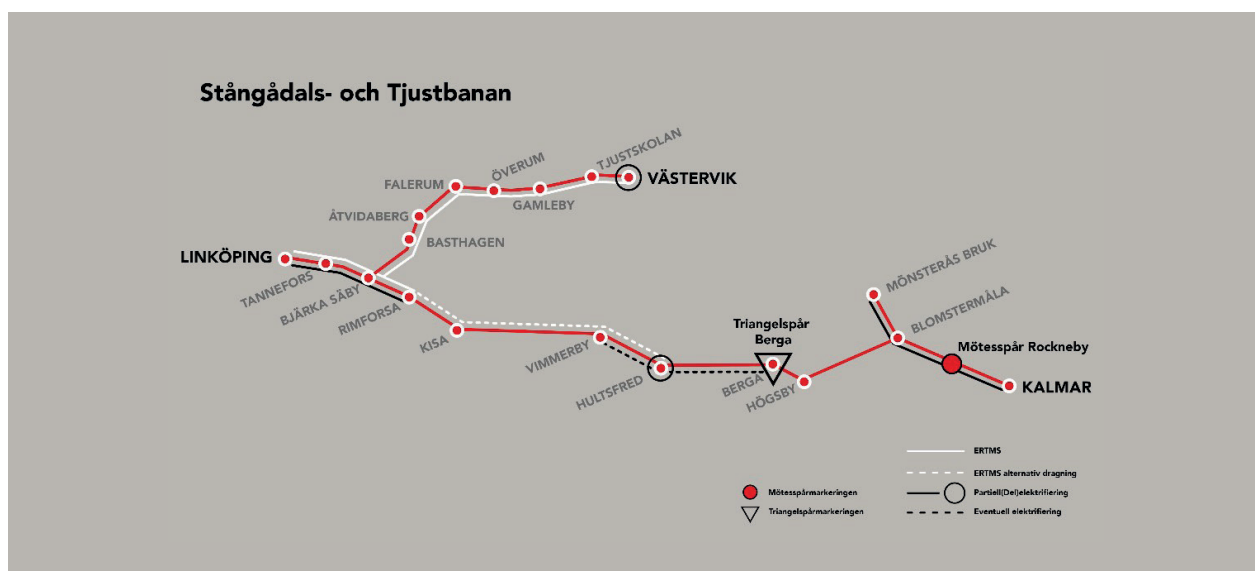
- Nytt mötesspår i Kalmar-Blomstermåla
- Nytt triangelspår i Berga
- Delelektrifiering

- Införande av ERTMS

Via den regionala transportplanen tillförs medel om 50 mkr till nytt mötesspår mellan Kalmar-Blomstermåla. 50 mkr kommer att medfinansieras av berörda kommuner längs banan.

Kust till kustbanan, stationsombyggnad Emmaboda

Emmaboda station är en viktig knutpunkt som binder samman tillväxtmotorerna Växjö, Kalmar och Karlskrona med varandra. Stationen har framförallt brister gällande byte över plattform, vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. Det innebär bland annat att bytet mellan Kalmar- och Karlskronatågen inte kan ske vid samma plattform eftersom tågen inte kan angöra mittplattformen samtidigt. Därutöver krävs plattformsförlängningar för att längre tåg ska kunna angöra Emmaboda station. Genom regional transportplan tillförs därför medel om 50 mkr

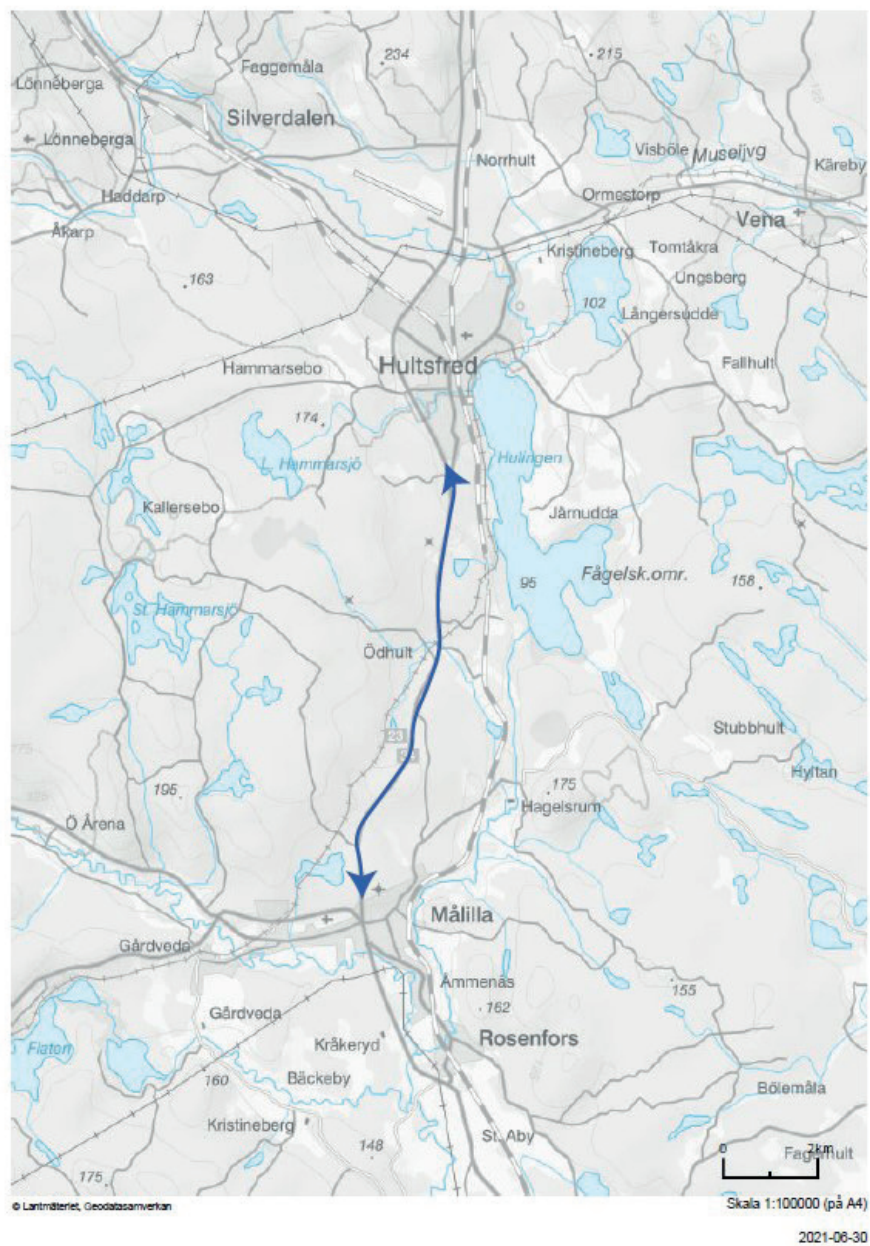




3.2.2 Större investeringar i regional plan >50 mkr

Se åtgärdslista sidan 15.

Riksväg 23	
Funktion:	Sträckan <i>Målilla - Hultsfred</i> ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för näringsliv, godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik. Riksväg 23 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Vägen och vägområdet har bristande säkerhet då den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig, vilket ger otrygga vänstersvängande rörelser. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är en del i arbetet med att förstora länets arbetsmarknadsregioner och i att skapa bättre kommunikationer både inom länet och till grannlän.
Åtgärd:	Mötesseparering
Planerad byggnation:	2022 - 2023
Kostnad:	91 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet kommer att ge liten påverkan på bostadsbyggnation.
Bidrar till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.

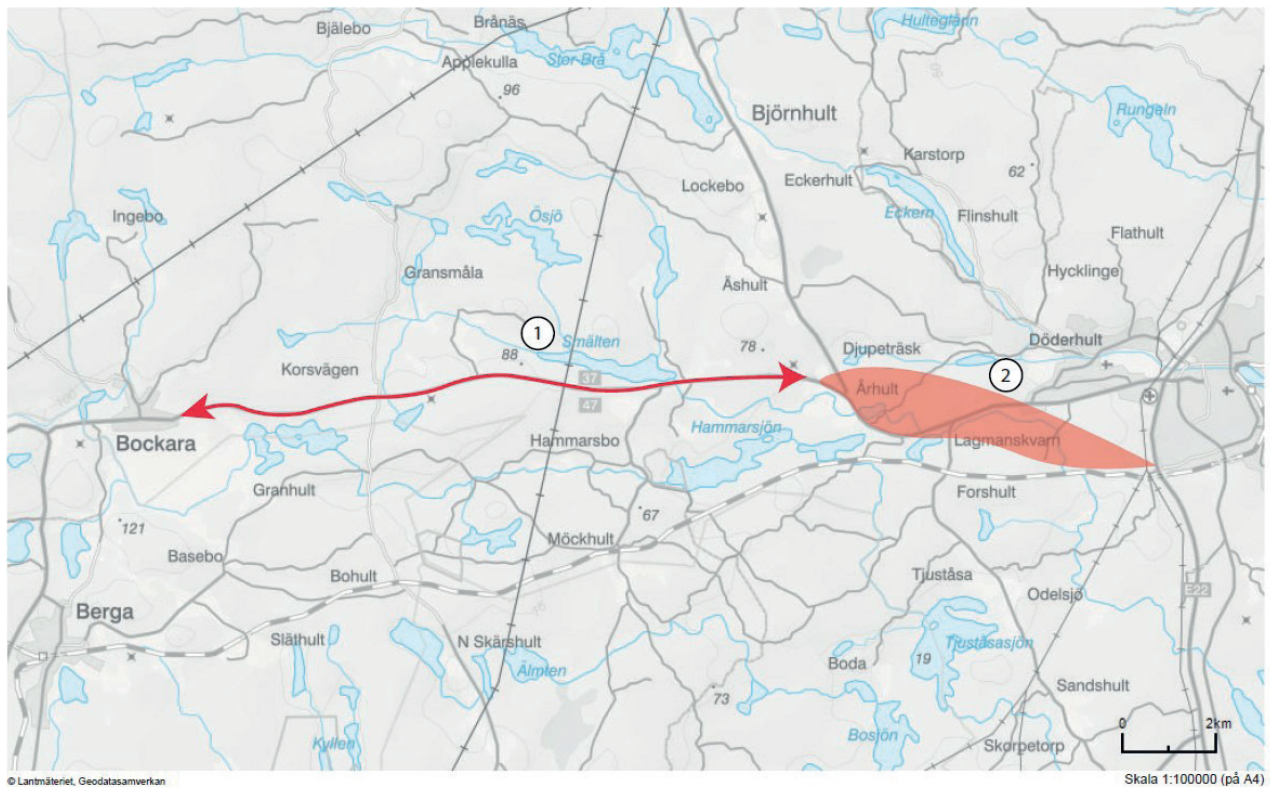


Länsväg 136	
Funktion:	De tre delsträckorna på länsväg 136; <i>Isgärde – Rälla (1), genom Rälla (2) och Ekerum – Borgholm (3)</i> , utgör den norra delen av ett stråk som binder samman den lokala kärnan Borgholm med tillväxtmotorn Kalmar. Ett viktigt stråk för pendling, kollektivtrafik och näringsliv. Det förekommer stora årsvariationer på trafikflödena på grund av besöksnäringen under främst sommarmånaderna. Aktuella sträckor av riksväg 136 utgör riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Området kring väg 136 kännetecknas av mycket höga natur- och kulturvärden. Avsaknaden av ett fullgott parallellvägssystem gör att jordbrukets transporter på länsväg 136 under sommaren ytterligare begränsar kapaciteten. Säkrare och mer tillgängliga hållplatser för kollektivtrafik gynnar det kollektiva resandet. Sammanhängande och trygga cykelstråk som binder samman tätorterna längs med sträckan är avgörande för utvecklingen.
Åtgärd:	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder både för motorburna och oskyddade trafikanter.
Planerad byggnation:	<i>Isgärde – Rälla: 2024- Genom Rälla: 2022- Ekerum – Borgholm: 2026-</i>
Kostnad:	<i>Isgärde – Rälla: 75 mkr Genom Rälla: 28 mkr Ekerum – Borgholm: 65 mkr</i>
Förväntad effekt:	Säker trafikmiljö, säker boende- och levnadsmiljö, ökad framkomlighet och hastighet.
Effekter bostad:	En ombyggnad av vägen kommer att öka säkerheten i de samhällen som ligger längs med sträckan. Säkrare och mer tillgängliga korsningar kommer att möjliggöra en utbyggnad av bostadsområden i närheten av vägen som tidigare har försvårats/ omöjliggjorts.
Bidrar till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Problem under sommarhalvåret kommer troligen att minska. Parallella cykelvägar kommer att öka tillgängligheten för flera trafikantgrupper. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i såväl trafik- som i boendemiljön då det idag är många direktinfaller från vägen. Parallella cykelvägar kommer att öka säkerheten för flera trafikantgrupper. Ökad cykling leder till förbättrad folkhälsa. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen.



2021-06-30

Riksväg 37/47	
Funktion:	Delsträckorna mellan Århult – Bockara (1) och Århult - Oskarshamn (2) ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för kollektivtrafik, långväga persontransporter, gods och dagliga personresor. Riksväg 37/47 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Riksväg 37/47 har bristande trafiksäkerhet som främst beror på avsaknaden av mötteseparering och brister i sidoområde. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikorörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är viktiga för att förbättra förutsättningar för godsflöden i ost-västlig riktning samt för att styra bort tunga transporter från riksväg 34 genom tätbebyggda samhällen.
Åtgärd:	Mötteseparering
Planerad byggnation:	Århult – Bockara: 2027- Bockara – Oskarshamn: 2031- Beroende på hur planeringsprocesserna för dessa två delsträckor fortlöper, kan det bli aktuellt att ompröva vilken som ska påbörjas först.
Kostnad:	Århult – Bockara: 288 mkr Århult – Oskarshamn: 333 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet skapar goda förutsättningar för att kunna bygga nya bostäder längs med och i närheten av befintlig sträckning av riksväg 37/47 närmast Oskarshamn i och med nydragning av vägen.
Bidrar till Transportpolitiska mål	Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.



2021-06-30

3.2.3 Mindre investeringar

Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet

Medelstilldelning för mindre investeringar gäller objekt med en kostnad på under 50 mkr och kallas ofta för trimningsåtgärder. Dessa mindre objekt hanteras separat efter uppkomna behov.

BRT-stationer/Bytespunkter

Region Kalmar län satsar på en utbyggnad av Bus Rapid Transit stråk (BRT-stråk) längs kusten. BRT kan enkelt förklaras som expressbussar med i regel ett stopp i varje kommun. Den nationella och regionala transportplanen står för ett grundutförande och för övriga insatser diskuteras ett förslag på finansieringsupplägg med berörda parter.

Arbete pågår med etablering av nya stationer, ett arbete som föregås av bred dialog mellan Region Kalmar län, berörd kommun och Trafikverk. När Förbifart Bergkvara byggs enligt nationell transportplan kommer BRT-stationen placeras i anslutning till den nya vägdragningen och på samma sätt i delar finansieras via regional plan. Beroende på tidsplanen för förbifart Bergkvara kan någon av övriga stationer längs sträckan hinna genomföras innan dess byggnation. Kompletterande utredningar och i vissa fall andra kopplade beslut krävs dock för att öka planeringsmognaden för tänka stationer längs stråket.

Kollektivtrafikåtgärder

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är styrande vid val av åtgärder. Åtgärdslistan i dokumentet Åtgärder för ökad tillgänglighet, bilaga två i Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021–2029, ska användas vid utbyggnad av bytespunkter.

Cykelvägar längs regionala statliga vägar

Byggnaden av nya cykelvägar längs regionala statlig infrastruktur ska bidra till att uppfylla det övergripande målet i Cykelstrategi för Kalmar län, det vill säga ett regionalt sammanhängande nät av cykelbanor och cykelsträckningar i blandtrafik som är trafiksäkra och attraktiva.

Region Kalmar läns prioritering av byggande av nya cykelvägar längs regionala statliga vägar för åren 2022 – 2033 är följande sträckor:

- Ölandsleden
- Söderåkra - Torsås
- Oskarshamn - Påskallavik



3.2.4 Statlig medfinansiering, mindre objekt

Bidrag cykelvägar

Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket och åtgärderna förutsätts bidra till det övergripande målet i den regionala cykelstrategin. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Bidrag enskilda vägar

Enskilda vägar får stöd på flera sätt. Pengarna från regional transportplan går till större ombyggnader av enskilda vägar.

Åtgärder KalmarÖland Airport

Investeringsstödet till KalmarÖland Airport om 10 miljoner kronor förutsätter att motsvarande belopp investeras av flygplatsen. Investeringarna ska inbegripa infrastrukturåtgärder som faller inom flygplatsens grundutförande.⁸ Därför ska investeringar diskuteras med Trafikverket och Region Kalmar län innan medel beslutas för utbetalning.

Driftstöd KalmarÖland Airport

Driftbidraget till flygplatsen beslutas om och betalas ut årligen.

3.2.5 Bristlista framtida behov

Handlingsprogram Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025 sätter agendan för vilka större infrastrukturobjekt som ska prioriteras i och i anslutning till Kalmar län de närmaste åren. För att skapa en beredskap och möjlighet till handlingskraft ska brister i systemet utredas efterhand och fler projekt finnas redo för kommande planering. De största objekten lyfts i handlingsprogrammet och kompletteras här med nya objekt som tillkommit samt några mindre, men dock viktiga, objekt runt om i länet.

⁸ Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägnätet, TDOK 2016:0091

Objekt/brist/behov	Berörd kommun	Notering
Rv 23/34 Hultsfred - Vimmerby	Hultsfred	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planerad.
E22 BRT-stationer Mönsterås, Oskarshamn, Västervik, Kalmar, Trafikplats Färjestaden	Oskarshamn, Västervik, Kalmar, Färjestaden	Fullfölja ett BRT-stråk längs kusten, dessa, resterande stationer är i behov av utredning. Kompletterande utredningar krävs.
Emmaboda station, stationsombyggnad	Emmaboda	Kapacitetsökningar. Kompletterande utredning utifrån Bristanalysen för Kust till kustbanan krävs.
Rv 35 Överum-Ulvsdal	Västervik	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Kompletterande ÅVS krävs
E22 Ny infart Västervik	Västervik	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Kalmar Centralstation	Kalmar	Uppgraderad klassning av stationen. Säkerhet och kapacitet. ÅVS:er genomförda.
Kust till kustbanan/ Stångådalsbanan Mötespår Kalmar Södra samt Smedby	Kalmar	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS:er genomförda.
Triangelspår Berga	Högsby kommun	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Elektrifiering Stångådals- och Tjustbanan	Vimmerby, Hultsfred, Högsby, Mönsterås, Oskarshamn, Kalmar, Västervik	Klimatåtgärd. ÅVS genomförd, fler utredningar kan krävas.
Rv 25 Eriksmåla-Hovmantorp	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS påbörjad på delar av sträckan.
Rv 40 Toverum-Hyttan	Västervik, Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd.
Rv 37/47 Bockara-Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
E22- sträckor för 70 km/h	Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar, Torsås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd
Väg 641 Grimhult	Mönsterås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 47 Järforsen	Hultsfred	Säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planeras.
Rv 23/ 34 Vimmerby-Kisa	Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 40 Vimmerby-västerut	Vimmerby kommun	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 23 Södra vi	Vimmerby	Förbifart.
Rv 34 Högsby - Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 28 Emmaboda-Muggetorp/Vissefjärda	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Länsväg 120	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Stångådalsbanan Triangelspår Sandbäckshult	Mönsterås	Kapacitetshöjande åtgärder. Godstrafik.

	Prioritering inför kommande planeringsomgång
	Lyft behov

Stadsmiljöavtalen

Även under nästa planomgång 2022-2033 kommer stadsmiljöavtal för främjande av hållbara stadsmiljöer för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik

och cykel, eller till hållbara persontransporter, vara möjliga att söka för kommuner och regioner. Fram till år 2030 har 6 Mdkr avsatts för stadsmiljöavtal.

4. Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län

I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda kommunikationer genom järnväg, väg, flyg och sjöfart. Ökad och bred tillgänglighet skapar stor social nytta för det moderna samhället och har en integrerande funktion. Att koppla samman arbetsmarknader ökar sysselsättningen och främjar kompetensförsörjning. Kalmar län som funktionell region behöver starka kopplingar till grannlänens tillväxtmotorer. Idag finns starka pendlingsrörelser mellan Kalmar-Karlskrona samt Kalmar-Växjö men dåliga förbindelser mot Jönköping och lågsamma förbindelser mot Linköping. För att skapa ett starkt Sydsverige måste pendlingsrörelser över administrativa gränser fungera, det är idag en given del av människors vardag att snabbt och enkelt kunna förflytta sig för jobb eller utbildning.

I Kalmar län är målet⁹ att år 2025 nå grannlänens tillväxtmotorer från tillväxtmotorn Kalmar inom följande restider:

Från	Till	Restid
Kalmar	Jönköping	2:30
	Karlskrona	1:00
	Linköping	2:30
	Norrköping	3:00
	Växjö	1:00

4.1 Järnvägar

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Region Kalmar län tillsammans med berörda län i sydöstra Sverige har ambitiösa mål¹⁰ om utveckling av tågtrafiken i vår gemensamma geografi. Regionerna driver tillsammans flera olika trafikupplägg som alla ska samordnas på järnvägen likväl som med anslutande busstrafik. Det finns ett behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, mötesspår, dubbelspår och olika former av trimningsåtgärder. Sådana insatser ger ökad kapacitet och robusthet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

Kalmar län är beroende av sitt järnvägsnät. Det är järnvägen som ur ett funktionellt perspektiv binder oss samman med reserande delar av Sverige där vår viktigaste länk är Södra stam-

banan. Södra stambanan sträcker sig till både Stockholm och Malmö/Köpenhamnsregionen vilket skapar en oundgänglig nationell och internationell koppling.

4.2 Kust till kust banan

Kust till kustbanan är regionens mest trafikerade bana med 44 persontåg och runt 2 godståg dagligen. Banan sammanlöper med Södra stambanan och binder därmed samman länet med Öresundsregionen, Mälardalsregionen och i sin ändpunkt med Göteborg. Den fyller en viktig pendlingsfunktion för de sydliga kommunerna som enkelt kan dagspendla inomregionalt men även till Kronoberg och Blekinge.

Flera mötesspår och perronger har byggts de senaste åren vilket har öppnat upp för möjligheten att köra regionaltåg på sträckan. Kapacitetstaket är nästan nått och med de höga intentioner på ökad tågtrafik som finns i Sydöstra Sverige behövs på sikt framförallt fler mötesspår på sträckan.

4.3 Stångådals- och Tjustbanan

Stångådals- och Tjustbanan är länkarna som binder samman Kalmar/Västervik och Linköping med varandra och ger tillgänglighet för sydöstra Sveriges inlandskommuner till hela Sveriges järnvägssystem. Flera större insatser behöver göras där främst nya mötesspår, kurvvrätningar, slopande av obebakade korsningar, och elektrifiering kommer att ge ökad hastighet och skapa en attraktiv och komfortabel tågresor. Persontrafiken är avgörande för sträckan men järnvägen kommer i framtiden även att kunna fylla en allt större roll för godstrafiken och den tillverkningsindustri som verkar i området. Stångådalsbanans anslutning till Linköpings station och kommande ny stambana är också en avgörande faktor för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra delen av Sverige

Idag går 8 dubbelturer med persontrafik mellan Kalmar/Västervik och Linköping. Mellan Mönsterås och Kalmar går 2 godståg, uteslutande från Södras massafabrik i Mönsterås.

4.4 Kalmar station

Kalmar station fyller en avgörande funktion för hela södra Kalmar läns kollektivtrafik. Stationen behöver uppgraderas till ny klassning, plattformarskapaciteten behöver hanteras och nya lösningar för trygghet och tillgänglighet behöver ses över. Diskussion förs även om ytterligare en station i ett västligt läge, vilket skulle ge möjlighet att öka kapaciteten för kombinationer av olika trafikupplägg. Ett nytt stationsläge behöver anläggas i

⁹ Kollektivtrafiksstrategi 2050 samhällsstödd trafik för funktionella regioner (2017)

¹⁰ Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (2021)



kombination med nya mötesspår i och i angränsning till Kalmar stad. Det finns även ökade behov av funktionella busslösningar, där centralstationen är grunden för hela trafikupplägget. Stationens kapacitet ger följd effekter i hela systemet då Kalmar är nod för stora delar av kollektivtrafiken.

4.5 Nya stambanor

Planerna på nya stambanor ger stora möjligheter tillsammans med den regionala persontågstrafiken, bland annat som ett medel att knyta samman Sydsveriges arbetsmarknadsregioner med korta restider och låg miljöpåverkan. För Region Kalmar län är det av stor vikt att via regional trafik kunna ansluta till den nya stambanan. I ett första skede ska regional trafik via Stångådals- och Tjustbanan ansluta till planerad station i Linköping. Region Kalmar län förespråkar fortsatt att en länk till nya stambanans utbyggnad från söder blir via en anslutning i Växjö/Alvesta. Den regionala trafiken till Växjö/Alvesta kommer i det skedet att vara mycket väl utbyggt med minst halvtimmestrafik i kombination av både regionala och fjärrgående tåg.

4.6 E22

E22 är livsnerven som binder länet samman längs med kusten, med grannlän och i förlängningen med två av landets storstadsområden. Vägen har en starkt sammanhållande funktion för länets utveckling och har direkt anslutning till länets viktiga hamnar och flygplats. Stråket ger god tillgänglighet för pendling till arbete och studier inom länet. Därför är de stora tätorterna längs sträckan i fokus för utbyggnad av stark stråktrafik i form av BRT med tydliga stationsplaceringar för kollektivtrafik och samhällenas utveckling.

Under många år har E22 varit i fokus för en gemensam strävan för länen längs med sträckan för att skapa god framkomlighet och tillgänglighet i hela stråket. Ett idogt arbete som har gett

resultat och idag är stora delar av vägen åtgärdad. Men i Kalmar län finns fortfarande en del behov av förbättringar för att länets livsnerv ska tillföras den funktionalitet som behövs.

4.7 Rv 40

Rv 40 binder samman länets norra delar och är en viktig faktor för att djupare integrera arbetsmarknaderna med varandra. Detta är helt avgörande för den norra delen av länet som med sina långa avstånd mellan tätorter och låga kapacitet på väg- och järnvägsnätet inte har samma förutsättningar som den södra delen av länet. Rv 40 kommer på sikt att bli ämne för BRT-trafik för att skapa tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik mellan noder. Region Kalmar läns ambition är att Rv 40 även i Kalmar läns geografi ska bli en del i TEN-T stråket.

Nästa objekt för åtgärd på sträckan i Kalmar län är Toverum-Hyttan.

4.8 Rv 25

Vägen har stor betydelse för pendling både inomregionalt och till Kronobergs län. Linnéuniversitetet har sina huvudorter i Kalmar och Växjö, vilket förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs med stråket. Rv 25 är även viktig för turismens flöde till Kalmar län. Återstående åtgärder behövs på sträckan Eriksmåla-Hovmantorp för att skapa en säker och framkomlig sträcka. Viltstängsel längs vägen är också av stor vikt.

4.9 KalmarÖland Airport

Att resa från flygplatsen i Kalmar är södra länets snabbaste koppling till Stockholm. Flyget till Stockholm fungerar som en del i den dagliga pendlingen i regionen. Utvecklingen av flygplatsen ger därför stora mervärden för regionen med ökad konkurrenskraft, kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad.





5. Miljökonsekvensbeskrivning till Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Innehåll

Miljökonsekvensbeskrivning	28
5.1 Sammanfattning miljöbedömning	30
5.2 Bakgrund	30
5.3 Metod	30
5.3.1 Miljöbedömningsprocessen	30
5.3.2 Osäkerheter	31
5.4 Avgränsning betydande påverkan	31
5.4.1 Avgränsning gentemot miljöaspekter	31
5.4.2 Avgränsning gentemot miljömål	31
5.4.3 Tidsmässig avgränsning	32
5.4.4 Geografisk avgränsning	32
5.4.5 Detaljeringsgrad	32
5.4.6 Bedömda alternativ	32
5.5 Nuläge trafik samt förväntad trafikutveckling	32
5.5.1 Transporternas klimatpåverkan	32
5.5.2 Transporter i Kalmar län	33
5.5.3 Trafikutveckling	33
5.6 Bedömning av miljöaspekter	34
5.7 Bedömning enligt miljömålen	38
5.8 Underlag	40

5.1 Sammanfattning miljöbedömning

Nedan sammanfattas resultatet av den miljöbedömning som gjorts av Kalmar läns regionala transportplan 2022-2033.

Miljöaspekten **Klimatpåverkan** påverkas såväl positivt som negativt, men totalt sett bedöms påverkan som något negativ, på grund av planens större investeringar som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Dock innehåller planen även åtgärder inom gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket är positivt.

Planens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten **Hälsa**. Likaså är det positivt att några av de större investeringarna innefattar bullerskyddsåtgärder planerade.

Planens åtgärder bedöms även ge en positiv effekt på miljöaspekten **Befolkning**, eftersom såväl planens större investeringar som mindre åtgärder bedöms leda till ökad trygghet, tillgänglighet och bekvämlighet i transportsystemet för alla åldersgrupper.

Planen bedöms få såväl positiva som negativa effekter på miljöaspekten **Luft**. Planens åtgärder bedöms leda till viss överflyttning från personbilstransporter till gång-, cykel- och kollektivtrafik, i några fall till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp samt i ett fall till kortare väglängd. Dock leder planens åtgärder även till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, som kan ge ökade utsläpp till luft.

Planen bedöms få positiv effekt på miljöaspekten **Vatten**, eftersom flera av planens större investeringar innebär förbättrad trafiksäkerhet där vägar korsar eller ligger nära vattendrag och grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, eller vattenskyddsområden. Åtgärderna innebär att risken för negativ påverkan minskar, men hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden.

Miljöaspekten **Hushållning med naturresurser** berörs genom att planens åtgärder berör riksintressen. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom åtgärderna vidtas intill befintlig infrastruktur. Detta kommer att studeras vidare i kommande skeden, exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

Planen bedöms bidra till måluppfyllelse vad gäller det nationella miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* samt i någon mån bidra till uppfyllelse av målen *Frisk luft*, *Giftfri miljö*, *Levande sjöar och vattendrag* samt *Grundvatten av god kvalitet*. Planen bedöms i viss mån motverka målen *Begränsad klimatpåverkan*, *Levande skogar* samt *Ett rikt växt- och djurliv*.

Planalternativet har stora likheter med nollalternativet (gällande regionala transportplan 2018-2029), men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i den regionala transportplanen 2022-2033 bedöms planalternativet totalt sett få en något mer positiv miljöpåverkan än nollalternativet.

5.2 Bakgrund

Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till den regionala transportplanen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Hela processen kallas miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivningen är resultatet av miljöbedömningsarbetet.

När en myndighet eller en kommun upprättar en plan som krävs i lag eller i annan författning ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, om dess genomförande enligt Miljöbalken kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länsplan för regional transportinfrastruktur ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan, enligt miljöbedömningsförfordningen (2017:966) 2§ pkt 2f. Behovet av en miljöbedömning är därmed lagstadgat.

Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

5.3 Metod

5.3.1 Miljöbedömningsprocessen

En avgränsning av miljöbedömningen har tagits fram, se vidare avsnitt 5.4 *Avgränsning betydande påverkan*.

Avgränsningssamråd hölls med Länsstyrelsen Kalmar den 10 oktober 2021. Region Kalmar och länsstyrelsen var överens om avgränsningen. Samråd om avgränsningen av MKB:n genomförs även med berörda kommuner, genom remissen av den regionala transportplanen.

Den regionala transportplanen tar sin utgångspunkt i regionens *Handlingsprogram för transportinfrastruktur 2020-2025*, som varit på remiss i hela länet. Programmet har tagits fram i en dialogprocess med länets kommuner, angränsande regioner, berörda statliga myndigheter och näringslivsorganisationer. I handlingsprogrammet läggs långsiktiga prioriteringar för länets transportinfrastruktur fast, och åtgärderna som förs fram i den regionala transportplanen är kopplade till dessa prioriteringar.

Den regionala transportplanen innefattar såväl ett antal större investeringar (namngivna vägobjekt), men även mindre investeringar av typen kollektivtrafik-, trafiksäkerhets-, framkomlighets- samt cykelåtgärder, vilka inte pekats ut geografiskt i planen.

Vidare ingår ett par järnvägsobjekt med nationell sam- och medfinansiering. Se planens avsnitt 3.2 *Åtgärdslista*. Denna MKB beskriver miljöpåverkan av den regionala transportplanen som helhet. Som underlag har dock var och en av de större investeringarna bedömts separat, baserat på de källor som redovisas i avsnitt 5.9 *Underlag miljöbedömning*. De objektvisa bedömningarna finns tillgängliga som arbetsmaterial.

5.3.2 Osäkerheter

Miljöbedömningen av den regionala transportplanen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra. Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet, och när det gäller bedömning av konsekvenser på så här översiktlig nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att förutspå vilken övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen.

Trafikanternas beteende kan också vara svårt att förutspå. När cykel- och kollektivtrafikåtgärder vidtas förutsätts en förflyttning av trafikrörelser från bil till annat trafikslag. Det behövs ofta ytterligare åtgärder för att få fler att resa hållbart, t.ex. så kallade mobility managementåtgärder som kampanjer, bilpooler, rese- rådgivning och parkeringsstyrning.

I det långa perspektivet kommer med stor sannolikhet elbilar, drönare och andra fossilfria fordon att minska utsläppen från persontrafiken. Vilken annan påverkan den nya tidens fordon kommer att ha är svårt att bedöma idag.

5.4 Avgränsning betydande påverkan

Syftet med nedanstående avgränsning av MKB:n till den regionala transportplanen för 2022-2033 är att koncentrera arbetet med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för planen.

5.4.1 Avgränsning gentemot miljöaspekter

Till grund för avgränsningen ligger Trafikverkets rapport *Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan*, TRV 2021:119. I denna redovisas tolv miljöaspekter, baserade på miljöbalkens 6 kapitel 2 §. Se figur 1 på nästa sida. Av dessa bedöms sex kunna medföra betydande miljöpåverkan när det gäller den regionala transportplanen för Kalmar. Dessa tas därmed upp i MKB:n.

- *Klimatpåverkan*
- *Hälsa*¹
- *Befolkning*²
- *Luft*
- *Vatten* (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende miljö kvalitetsnormer för vatten)
- *Hushållning* med naturresurser (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende riksintressen)

En översyn av riksintressen pågår. MKB:n för länstransportplanen kommer att utgå från beslutade riksintressen sommaren 2021.³ Om något av de riksintressen som berörs av länstransportplanen får en beslutad ändrad avgränsning under år 2021 kommer MKB:n att ses över med avseende på detta efter remissen av länstransportplanen.

5.4.2 Avgränsning gentemot miljömål

MKB:n för den regionala transportplanen 2022-2033 tar upp planens måluppfyllelse vad gäller följande 13 av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Se avsnitt 5.7 *Bedömning enligt miljö målen*. Tre miljö kvalitetsmål: *Skyddande ozonskikt*, *Säker strålmiljö* samt *Storslagen fjällmiljö* bedöms inte beröras och tas inte upp i MKB:n.

Se figur 1 sidan 30.

¹ Miljöaspekten *Hälsa* avser i Trafikverkets bedömningsmetodik tre delaspekter: Buller och vibrationer, Trafiksäkerhet samt Fysisk aktivitet

² Miljöaspekten *Befolkning* är av Trafikverket avgränsad till att innefatta "förändrad tillgänglighet för befolkningen i förhållande till sociala kategorier och geografier". Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

³ Källa: Boverkets hemsida, <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/uppdrag/kriterier-for-riksintressen/>

Fokusområden		Miljöaspekt och (delspekt)		
Klimat	Klimatpåverkan (Trafikens klimatpåverkan) (Planering för ett transporteffektivt samhälle) (Infrastrukturhållningens klimatpåverkan)			
Landskap	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö (infrastrukturens kulturmiljöer) (Riksintressen och kulturresevat) (Bebyggelse) (Forn- och kulturlämningar)	
Hälsa och livskvalitet	Hälsa (Buller och vibrationer) (Trafiksäkerhet) (Fysisk aktivitet)	Befolkning	Luft	
Hushållning av resurser	Mark	Vatten (Dricksvattenförsörjning) (Ekologiska värden) (Flöden och nivåer) (Avsnörda vattenområden)	Hushållning med naturresurser (Områden utekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB) (Material inkl. massor, energi och råvaror) (Ekosystemtjänster och grön infrastruktur)	Jord
	Klimatanpassning			

Figur 1. Fokusområden, miljöaspekter och delasppekter samt deras relation. Källa: Samrådsunderlag avgränsnings-samråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119.

5.4.3 Tidsmässig avgränsning

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta miljökonsekvenser fram till år 2040. Det är samma avgränsning som föreslås i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen.⁴ Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2040 som prognosår.

5.4.4 Geografisk avgränsning

Miljöbedömningen omfattar primärt påverkan inom Kalmar län. För de miljöaspekter (främst klimatpåverkan) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kommer bedömningen vid behov även att hantera detta.

5.4.5 Detaljeringsgrad

En miljökonsekvensbeskrivning ska, enligt miljöbalken 6 kap 12 §, innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad samt i vilket skede i beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig. Den regionala transportplanen hanterar en ekonomisk fördelning av en given summa infrastrukturmedel. Fokus i miljöbedömningen ligger därför på sådant som är relevant att lyfta i ett tidigt skede. Vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövning av andra planer och program, exempelvis åtgärdsvalsstudier eller vägplaner, eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder och ska då hanteras i dessa skeden. I det här skedet av planeringsprocessen finns inte underlag vad gäller det fysiska utförandet av åtgärden så att exempelvis påverkan på växt- och djurliv eller grundvatten kan bedömas.

5.4.6 Bedömda alternativ

Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska identifieras, beskrivas och bedömas, i enlighet med miljöbalken 6 kapitel 11 § pkt 2. I MKB:n till LTP för Kalmar bedöms två alternativ vara aktuella: nollalternativ och planalternativ.

Enligt 6 kap. 11 § 3p. miljöbalken ska en miljöbedömning innehålla "uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs", ett s.k. **nollalternativ**. Förenklat kan sägas att nollalternativet innebär att länstransportplanen för 2018-2029 genomförs samt att ingen ny länstransportplan beslutas. Samhällsutveckling, fordonsutveckling, styrmedel, förd politik och så vidare är densamma i nollalternativ och planalternativ. Nollalternativet beskriver alltså vad som händer om planen inte genomförs, för att fungera som jämförelse med vad som sker om planen genomförs. **Planalternativet** innebär de åtgärdsförslag och inriktningar som redovisas i LTP för Kalmar 2022-2033.

5.5 Nuläge trafik samt förväntad trafikutveckling

5.5.1 Transporternas klimatpåverkan

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Av den tredjedelen utgör växthusgasutsläpp från vägtrafik drygt 90 %. Flyg påverkar klimatet mest räknat per passagerare och kilometer. Men det som ger störst effekt är att ersätta så många bilresor som möjligt med gång, cykel, buss

⁴ Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

eller tåg, eftersom vi åker så mycket bil.⁵ Av den sammanlagda sträcka som svenska folket förflyttar sig inrikes en genomsnittlig dag är 75 % i bil.⁶

5.5.2 Transporter i Kalmar län

I Kalmar län är långa avstånd ett faktum, både inomregionalt och till tillväxtmotorer utanför länet. Länet är, med 22 invånare per kvadratkilometer år 2020, något glesare befolkat än snittet i riket, som låg på 25,5 invånare per kvadratkilometer år 2020. Det ger ett bilberoende som inte kan mötas upp helt av kollektivtrafik. Se den regionala transportplanens avsnitt 1.3 *Persontransporter*, som anger att ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn.

År 2020 hade Kalmar län 549 personbilar per 1 000 invånare, att jämföra med snittet i riket som låg på 476 personbilar per 1 000 invånare.

Mellan år 2010 och år 2020 ökade antalet personer i Kalmar län som har mer än 10 minuter (med bil) till en dagligvarubutik med nästan 2 900 personer. Däremot minskade antalet personer i länet som har mer än 10 minuter till en drivmedelsstation med cirka 440 personer mellan år 2016 och år 2020, men antalet personer med mer än 10 minuters bilavstånd var ändå närmare 7 900 år 2020.⁷

År 2015 hade cirka 1,3 % av barnen i årskurs 1-9 i Kalmar län mer än 10 minuters färdväg till skolan. År 2020 hade denna andel ökat något, till 1,5 %.⁸

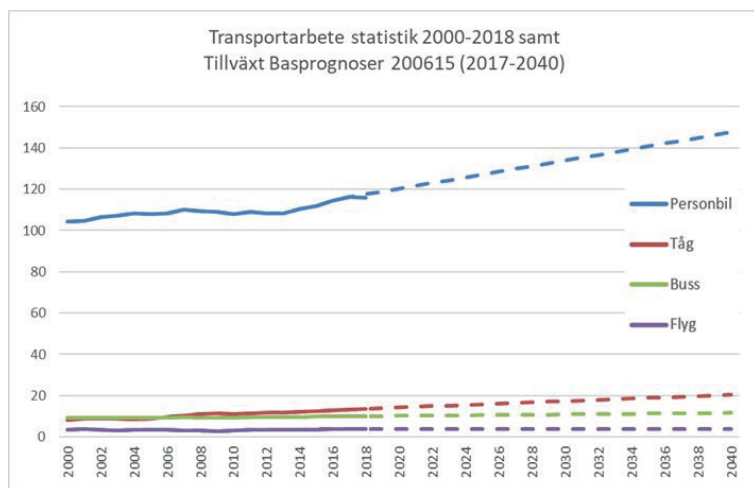
Slutsatsen man kan dra av denna statistik är att befolkningen på många platser behöver tillgång till bil för att ha god tillgänglighet till viktiga målpunkter.

Statistik över sammanlagd längd cykelväg per invånare (meter/capita) visar att Kalmar län är relativt väl försörjt. År 2018 hade alla länets kommuner utom Emmaboda, Mörbylånga och Torsås mer cykelväg per invånare än genomsnittet i riket (räknat i meter per invånare). Trots detta låg medborgarnas nöjdhet med gång- och cykelvägarna under snittet i riket i alla kommuner utom Kalmar, Mönsterås och Nybro. Dock ska här noteras att statistiken inte är heltäckande. Slutsatsen man kan dra är att länet har goda förutsättningar att öka cyklandet om utbudet anpassas till invånarnas förväntningar.⁹

5.5.3 Trafikutveckling

Behovet att resa kommer att fortsätta öka. Enligt Trafikverkets basprognos 2040 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 27 % från år 2017 till år 2040. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 53 % under samma period och persontransportarbetet per buss med 17%. Det sammanlagda transportarbetet för persontrafiken med färdsattnen bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %.¹⁰ Se figur 2.

Trafikarbetet på vägarna i Kalmar län (räknat i miljoner fordonskilometer per år) har av Trafikverket bedömts öka med 0,9 % per år under perioden 2017-2040. Det är något mindre än riksgenomsnittet på 1,1 % per år under samma period.



Figur 2. Transportarbetet mätt i miljarder personkilometer per år. Statistik från Trafikverkets basprognos för 2040.

⁵ Källa: Trafikverkets hemsida, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/transporternas-klimatpaverkan/>

⁶ Källa: Trafikverkets hemsida, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/transporternas-klimatpaverkan/jamfor-fardmedel--bil-flyg-tag-och-buss/>

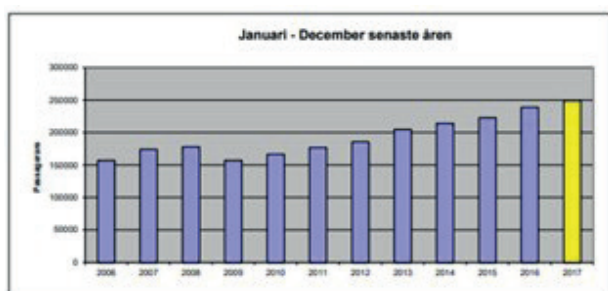
⁷ Källa: Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

⁸ Källa: Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

⁹ Källa: Statistik gång- och cykelbanor - tillgång och attityder. Miljöbarometern.

¹⁰ Källa: Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

Flygplatsen i Kalmar län, Kalmar Öland Airport har sedan 2017 haft ett minskande antal resenärer. År 2017 var antalet 211 175 resenärer och år 2019 var det 188 191 resenärer. Pandemins första år 2020 minskade antalet resande rejält och antalet resenärer var då 45 197. År 2021 hade antalet återigen minskat något till 44 432. När nu pandemin ser ut att avta återstår att se om antalet resande kommer att öka igen till motsvarande nivåer som innan pandemin bröt ut.



Figur 3. Passagerarstatistik för Kalmar Öland Airport.¹¹

Flyget fyller främst ett behov för arbetsresor vilket ger det en viktig funktion för näringslivets utveckling i regionen. Ett ökat antal avgångar leder dock till mer utsläpp och därmed ökad klimatpåverkan. Flyg är också en stor källa till buller. Det pågår projekt i Kalmar län för att ta fram fossilfria bränslen till flyget.

Privat och offentlig sektor arbetar tillsammans i dessa frågor vilket kan ge spännande lösningar i framtiden. De som bor i staden kan enkelt ta sig till och från flygplatsen med cykel eller buss.

5.6 Bedömning av miljöaspekter

I tabeller på följande sidor redovisas bedömningar av den regionala transportplanens påverkan på de miljöaspekter som har bedömts som betydande, se avsnitt 5.3.1 *Avgränsning gentemot miljöaspekter*.

Miljöpåverkan bedöms med +, 0 och - för respektive miljöaspekt.

+ = åtgärden bedöms bidra positivt till miljöaspekten

0 = åtgärdens miljöpåverkan bedöms vara försumbar

- = åtgärden bedöms ha en negativ påverkan på miljöaspekten.

Tecken inom parentes betyder att förändringen, positiv eller negativ, är mycket liten.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Klimatpåverkan - Trafikens klimatpåverkan - Planering för ett transport-effektivt samhälle - Infrastrukturhållningens klimatpåverkan	-	Flera av planens större investeringar innebär ökad framkomlighet för motorfordon, vilket kan bidra till ökad trafik och ökade koldioxidutsläpp. Vissa större investeringar innebär även höjd hastighet, som ökar energiförbrukning och utsläpp. Även byggandet medför ökad energianvändning. Detta bidrar sammantaget till ökad klimatpåverkan. Å andra sidan kan till exempel korsningsåtgärder leda till jämnare hastigheter vilket ger lägre bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. I flera av de större investeringarna ingår utbyggnad av gång- och cykelvägar samt förbättringar av busshållplatser. Likaså innefattar planen mindre investeringar för cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder. Förbättringar på Stångådalsbanan och Kust till kustbanan (sam- och medfinansiering) bedöms medföra att resande med tåg kan öka. Detta bedöms sammantaget kunna medföra en minskning av bilanvändandet och därmed en minskning av koldioxidutsläppen. Totalt sett bedöms den regionala transportplanen medföra ökad klimatpåverkan. Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar mer vägutbyggnad.

¹¹ Källa: Kalmar Öland Airports hemsida, <https://kalmarolandairport.se/om-oss/passagerarstatistik/>.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet	+	Flera av planens större investeringar innebär att antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden minskar. I några av projekten är bullerskyddsåtgärder planerade, i ett kan bullret minska eftersom den nya vägen dras längre från bebyggelse än befintlig väg. Mittseparering och/eller korsningsåtgärder ingår i samtliga av planens större investeringar och innebär ökad trafiksäkerhet. Utbyggnad av gång- och cykelväg på vissa avsnitt ökar också säkerheten för oskyddade trafikanter samt bidrar till ökad fysisk aktivitet. Likaså innefattar planen mindre investeringar för cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder samt förbättringar på Stångådalsbanan och Kust till kustbanan (sam- och medfinansiering), vilket bedöms medföra minskat bilanvändande och ökad möjlighet till fysisk aktivitet genom cykel och gång. Totalt sett bedöms planens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ge en positiv effekt på människors hälsa. Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder.
Befolkning	+	Flera av planens investeringar, såväl de större namngivna som de mindre åtgärdspekten, innebär satsningar på gång- och cykelvägar, korsningsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder, som ger ökad trygghet, tillgänglighet och bekvämlighet i transportsystemet för alla åldersgrupper. Likaså innefattar planen förbättringar på Stångådalsbanan och Kust till kustbanan (sam- och medfinansiering), vilket ger förbättringar bland annat för grupper utan tillgång till bil och för arbetspendlare. Totalt sett bedöms planen ge en positiv effekt på aspekten Befolkning. Möjligheterna att gå, cykla och nyttja kollektivtrafiken förbättras. Förutsättningar för barn och ungas självständiga mobilitet ökar. Tillgängligheten till transportsystemet ökar för grupper som kan vara utsatta för bristande tillgång till funktioner i samhället, såsom socioekonomiskt utsatta grupper och personer med funktionsnedsättning. Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder.

Tabellen fortsätter på nästa sida.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Luft	(+/-)	Luftkvaliteten bedöms i någon mån påverkas positivt av planens åtgärder, som bedöms leda till viss överflyttning från personbilstransporter till gång-, cykel- och kollektivtrafik samt i några fall till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp respektive i ett fall till kortare väglängd. Å andra sidan leder flera av planens åtgärder till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, och därmed ökade utsläpp till luft. Förändringarna, såväl positiva som negativa, bedöms som mycket små. Totalt står transporter för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförarens beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att den regionala transportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet. Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små förändringar jämfört med nuläget.

FOKUSOMRÅDE HUSHÅLLNING AV RESURSER		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Vatten Aspekten har i denna MKB avgränsats till miljökvalitetsnormer	(+)	Flera av planens större investeringar innebär att åtgärder vidtas på vägar som korsar eller ligger nära vattendrag eller grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Ett par av de större investeringarna berör även vattenskyddsområden. I samtliga dessa fall innebär de planerade åtgärderna att trafiksäkerheten förbättras och att risken för negativ påverkan minskar, men hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen på en vattenförekomst eller grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer försämrats är inte tillåtna. Totalt sett bedöms planens påverkan på miljöaspekten Vatten som något positiv, eftersom planens större investeringar bedöms förbättra trafiksäkerheten och minska risken för negativ påverkan på vattenskyddsområden och objekt med miljökvalitetsnormer. Planalternativet bedöms vara likvärdigt med nollalternativet.
Hushållning med naturresurser Aspekten har i denna MKB avgränsats till riksintressen	+	Flera av planens större investeringar innebär att åtgärder vidtas inom områden av riksintresse enligt miljöbalkens kapitel 3 och 4. Det rör sig om naturmiljöer och friluftslivsområden samt större områden med så kallade geografiska bestämmelser.¹² Riksintressenas värden bedöms inte skadas förutsatt att hänsyn tas i kommande planeringsskeden, detta bland annat eftersom den regionala transportplanens åtgärder i samtliga fall vidtas i närhet av befintlig väg. De vägar som berörs av planens större investeringar (Rv 23, Lv 136 samt Rv 37/47), är samtliga av riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap 8 §, likaså Stångådalsbanan och Kust till kustbanan. Planens åtgärder bedöms stärka dessa riksintressens värden. Vad gäller planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver påverkan på riksintressen studeras vidare i kommande skeden. Den regionala transportplanen pekar inte ut platser för planens mindre åtgärder eller anger exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas. Därmed kan detta inte bedömas i MKB för den regionala transportplanen. Sammantaget bedöms planens påverkan på riksintressen kunna hanteras i kommande planeringsskeden utan att riksintressen skadas. Planalternativet bedöms vara likvärdigt med nollalternativet.

¹² Naturmiljöer och friluftslivsområden av riksintresse enligt MB 3 kap 6 §. Område av riksintresse för turism och rörligt friluftsliv enligt MB 4 kap § 1-2 §§. Obruten kust enligt MB 4 kap 3 §. Skydd mot vattenkraftsutbyggnad enligt MB 4 kap 6 §.

5.7 Bedömning enligt miljömålen

I tabeller på följande sidor redovisas bedömningar av den regionala transportplanens förhållande till de nationella miljö kvalitetsmål som har bedömts som betydande, se avsnitt 5.3.2 *Avgränsning gentemot miljömål*.

Miljöpåverkan bedöms med +, 0 och - för respektive miljöaspekt.

+ = åtgärden bedöms bidra till måluppfyllelse

0 = åtgärden bedöms varken bidra till eller motverka måluppfyllelse

- = åtgärden bedöms motverka måluppfyllelse

+/- = åtgärden bedöms såväl bidra till som motverka måluppfyllelse.

Tecken inom parentes betyder att bidraget eller motverkandet är mycket litet.

Miljömål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	(-)	Planen bedöms i viss mån motverka måluppfyllelse. Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. De åtgärder som föreslås i den regionala transportplanen bedöms sammantaget ge en viss ökning av koldioxidutsläpp.
Frisk luft	(+/-)	Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelse. Planen bedöms ge en något positiv påverkan på luftkvaliteten, då förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning samt att planens större åtgärder i några fall bidrar till jämnare trafikrytm som ger lägre bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp, respektive i ett fall till kortare väglängd. Å andra sidan leder flera av planens åtgärder till förbättrad framkomlighet som kan leda till ökad trafik och höjd hastighet, och därmed ökade utsläpp till luft.
Bara naturlig försurning	0	Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen. Transporter bidrar till utsläpp av försurande ämnen. Den nationella vägtrafiken har dock en marginell påverkan på försurningen av mark och vatten. Den försurning som sker nu är främst relaterad till markanvändning.
Giftfri miljö	(+)	Planen bedöms bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av giftiga ämnen. Vid byggnation av vägar och andra infrastrukturåtgärder kan förorenad mark som kräver sanering förekomma, exempelvis i anslutning till äldre vägar och järnvägar. Detta bör utredas i förekommande fall i kommande planeringsskeden.
Ingen övergödning	0	Planen bedöms inte påverka förutsättningarna för att uppnå miljömålet. Miljömålet påverkas främst av jordbruk och enskilda avlopp. Trafiken har en marginell påverkan genom sina utsläpp av luftburet kväve.
Levande sjöar och vattendrag	(+)	Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av föroreningar till sjöar och vattendrag. Flera av planens större investeringar korsar eller ligger nära vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer, vilket behöver beaktas i fortsatt planering.
Grundvatten av god kvalitet	(+)	Planen bedöms i viss mån bidra till måluppfyllelsen, eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår, som minskar risken för olyckor och därmed för spridning av föroreningar till sjöar och vattendrag. Några av planens större investeringar berör grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer, vilket behöver beaktas i fortsatt planering.

Tabellen fortsätter på nästa sida.

Miljömål	Bedömning	Kommentar
Hav i balans samt levande kust och skärgård	0	Planen bedöms inte påverka måloppfyllelsen. De åtgärder som förs fram i planen berör hav, kust och skärgård endast genom att föreslagna åtgärder berör vattendrag som mynnar ut i havet. Planen bedöms inte bidra till ökade föroreningar, inte heller påverka måloppfyllelsen vad gäller havets, kustens och skärgårdens biologiska mångfald.
Myllrande våtmarker	0	Planen bedöms inte påverka måloppfyllelsen. De åtgärder som förs fram i planen berör våtmarker i liten omfattning.
Levande skogar	(-)	Planen bedöms i någon mån motverka måloppfyllelsen vad gäller skogens biologiska värden. De flesta åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och påverkar därmed inte skogsmark, men en av de större investeringarna (väg 37/47 Århult-Oskarshamn) innebär att ny väg dras genom skogsmark. I detta tidiga planeringsskede är det inte klarlagt om värdefulla livsmiljöer kan komma att påverkas. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden.
Ett rikt odlingslandskap	0	Planen bedöms inte påverka måloppfyllelsen. De åtgärder som förs fram i planen berör odlingslandskapet i liten omfattning.
God bebyggd miljö	+	Planen bedöms bidra till måloppfyllelse. Planens åtgärder för ökad trafiksäkerhet minskar risken för att människor dödas eller skadas i trafiken. Planens satsningar på gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms öka den fysiska aktiviteten, ge positiv effekt på tillgängligheten till kollektivtrafik och förbättrade gång- och cykelmöjligheter. Påverkan på måloppfyllelsen vad gäller den bebyggda miljöns biologiska värden bedöms som liten. De åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur, i vissa fall i kanten av grönsstruktur i byggd miljö. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden. Påverkan på måloppfyllelsen vad gäller den bebyggda miljöns kulturmiljövärden bedöms som liten. De åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och inga högt värderade kulturmiljöer påverkas av planens åtgärder. Eventuell påverkan på fornlämnningar och dylikt kommer att hanteras i senare planeringsskeden. De större investeringar som ingår i den regionala transportplanen berör riksintressen. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom planens åtgärder i dessa fall vidtas intill befintlig infrastruktur.
Ett rikt växt- och djurliv	(-)	Planen bedöms i någon mån motverka måloppfyllelsen. De flesta åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur och påverkar därmed inte naturmark, men en av de större investeringarna (väg 37/47 Århult-Oskarshamn) innebär att ny väg dras i skogsmark. I detta tidiga planeringsskede är det inte klarlagt om värdefulla livsmiljöer kan komma att påverkas. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden. Några av planens större investeringar berör naturmiljöer av riksintresse. Eftersom den regionala transportplanens åtgärder vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms riksintressena inte skadas. Även detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden.

5.8 Underlag

Region Kalmar. Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033. Remissversion hösten 2021.

Region Kalmar. Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025.

Trafikverket. Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. TRV 2021:119. 2021-06-01.

Trafikverket. Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Samrådshandling 2017-02-17. TRV 2017:14935.

Trafikverket. Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

Miljöbarometern. Indikatorer för fossiloberoende transporter 2030. Gång- och cykelbanor – tillgång och attityder. <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/tillgang-till-gang-och-cykelvagar-b3j/>

Statistiska centralbyrån. Befolkningstäthet i Sverige. 2021-09-24. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige/>

VatteninformationsSystem Sverige, VISS. Vattenkartan (miljökvalitetsnormer för vatten). <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Länsstyrelserna. Digital miljöatlas (riksintressen). <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=e00b68a27e474926930a2197683733ea>

Riksväg 23 Målilla-Hultsfred

Trafikverket. Väg 23 Växjö - Linköping, delen Målilla – Hultsfred. Vägplan, Plan- och miljöbeskrivning. Fastställelsehandling 2019-08-20.

Trafikverket. Samlad effektbedömning Rv 23, Målilla – Hultsfred. Objektnummer: VSY601

Ärendenummer: TRV 2016/59617. 2017-01-12.

Länsväg 136 genom Rälla

Trafikverket. Väg 136 Ottenby – Borgholm, delen Rälla – Ekerum. Vägplanbeskrivning. Granskningshandling 2020-02-17.

Länsväg 136 Isgärde-Rälla

Trafikverket. Väg 136, delen Isgärde-Rälla. Vägplanbeskrivning, plankartor samt illustrationskartor. Samrådshandling 2021-06-21.

Trafikverket. Samlad effektbedömning Lv 136 Isgärde – Rälla. Objektnummer: VSO092g

Ärendenummer: TRV 2020/66057. 2021-06-28.

Länsväg 136 Ekerum-Borgholm

Trafikverket. Samlad effektbedömning Lv 136 Ekerum – Borgholm. Objektnummer: VSO092b

Ärendenummer: TRV 2020/66057. 2021-06-20.

Riksväg 37/47 Bockara-Århult

Trafikverket. Samlad effektbedömning Rv 37/47 Bockara – Århult. Objektnummer: VSO090a

Ärendenummer: TRV 2020/66057. 2021-06-20.

Riksväg 37/47 Århult-Oskarhamn

Trafikverket. Väg 37/47, Århult - trafikplats Oskarhamn S. Vägplan. Samrådsunderlag 2020-04-01.

Trafikverket. Samlad effektbedömning väg 37, 47 Århult – Oskarhamn. Objektnummer: VSO090b

Ärendenummer: TRV 2020/66057. 2021-08-16.

6. Utdrag ur Nationell plan 2022-2033

Se antagandeverionen av transportplanen.

7. Ekonomisk sammanställning

Se antagandeverionen av transportplanen.

Litteratur

Positionspapper Infrastruktur- Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige (Regionsamverkan Sydsverige 2020)
Sydsvenska prioriteringar (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Positionspapper Kollektivtrafik- Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2019)
Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Systemanalys för Sydsverige (Ramboll 2020)
Cykelstrategi för Kalmar län (Regionförbundet i Kalmar län 2015)
Kollektivtrafikstrategi 2050- Samhällsstödd trafik för funktionella regioner (Kalmar länstrafik 2017)
Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län (Kalmar länstrafik 2021)
Vision 2025- Den enkla resan (KalmarÖland Airport, 2015)
Trafikverkets godsstrategi 2011-2020 (2011)
Trafikverkets basprognoser
Godstransporter i Sverige (Trafa 2016)



Region Kalmar län

Box 601, 391 26 Kalmar • Telefon 0480-840 00 • regionkalmar.se