



Regional transportplan Kalmar län

Länstransportplan för Kalmar län 2026-2037

ANTAGEN AV REGIONFULLMÄLTIGE 2026-05-28

ANSVARIG FÖRVALTNING: REGIONALA UTVECKLINGSFÖRVALTNINGEN

REGION KALMAR LÄN | 2026-06-04

PRODUKTION: REGIONSTAB KOMMUNIKATION

Innehåll

Förutsättningar och ramverk	4
Statlig och regional transportplanering	4
Regeringens uppdrag för omfattning och redovisning av länstransportplan	5
Metod för framtagande av underlag och ställningstagande	5
Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur	5
Politiska viljeinriktningar	6
Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029	6
Kalmar läns klimatkommission	6
Trafikförsörjningsprogram 2025-2033	6
Utgångspunkter och prioriteringar	7
Region Kalmar läns behov och förutsättningar	7
Regionalt utvecklingsansvar	7
Övergripande prioriteringar och strategier	7
Fördjupning norra Kalmar län	8
Fördjupning mellersta Kalmar län	9
Fördjupning södra Kalmar län	9
Förväntat resultat	9
Åtgärdsplanering	11
Åtgärdslista 2026-2037	11
Större investeringar över 75 mkr	12
Mindre investeringar	16
Planeringsmetodik	17
Planeringsmodell för transportplanering	17
Vägar och gators utformning	18
Förutsättningar för finansiering	18
Cykelvägar längs statlig infrastruktur	19
Samplanering	19
Utpekande av nya objekt, behov eller brister	20
Utredningsfokus för 2026-2029	21
Brister som ska utredas eller planeras under perioden 2026-2029	21
Miljökonsekvensbeskrivning	31
Sammanfattning miljöbedömning	31
Bakgrund	32
Metod	32
Avgränsning betydande påverkan	33
Nuläge trafik samt förväntad trafikutveckling	34
Bedömning av miljöaspekter	35
Bedömning enligt miljömålen	39
Underlag till miljökonsekvensbeskrivning	41
Bilaga 1: Mobilitetshubbar	42

Förutsättningar och ramverk

Statlig och regional transportplanering

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 hanterar 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.

Regional transportplan

Alla Sveriges regioner tar fram en regional transportplan som omfattar investeringar i 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 Regionala utvecklingsstrategi, RUS. Viktiga ställningstaganden 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.

Ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2026-2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.
- Kalmar läns planeringsram för regional transportplan är preliminärt 1 375 miljoner kronor, vilket ger i snitt 114 miljoner kronor per år.



Regeringens uppdrag för omfattning och redovisning av länstransportplan

Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket har fått i uppdrag (LI2025/00640) av regeringen att upprätta förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026-2037. Region Kalmar län ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprätta och fastställa länsplanen. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Länsplanen ska enligt direktivet redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Förordningen för länstransportplaner säger bland annat att det inom varje län ska upprättas en länsplan som formerar hur medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

Länsplanen ska avse tolv år och omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet (i Kalmar län är stamnätet E22, Rv 40 och Rv 25) och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som

ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Länsplanen ska ange standard på anläggningarna, en redovisning av föreslagna åtgärders beräknade kostnader samt upplägg för utförande under planens giltighetstid. Planen kan även omfatta statlig medfinansiering till exempel kollektivtrafikanläggningar, cykelvägar och enskilda vägar.

Länsplanen fastställs av regionen efter samråd med länsstyrelsen. Innan länsplanen fastställs ska yttranden inhämtas över den upprättade länsplanen från regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, länsstyrelsen, Försvarsmakten och andra berörda myndigheter.

Metod för framtagande av underlag och ställningstagande

Det finns två dokument som primärt är vägledande för hanteringen av nya infrastrukturobjekt till den regionala transportplanen. Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur¹ tydliggör de långsiktiga prioriteringarna för länets större objekt, liksom mötesseparering av vägar och insatser på länets järnvägar. Trafikförsörjningsprogrammet² lyfter de behov som finns för kollektivtrafiken i närtid, vilken tillsammans med Hållplatshandboken³ lägger grunden för kommande investeringar för kollektivtrafikens tillgänglighet. En miljökonsekvensbedömning och en prövning av Barnets bästa har genomförts parallellt med arbetet. Region Kalmar län har ett nätverk för bland annat trafik- och infrastrukturfrågor som består av tjänstepersoner från länets alla kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Arbetsgruppen träffas kontinuerligt och bereder exempelvis olika styrdokument 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 hölls sammanlagt tre samordnade dialogmöten med länets kommuner Trafikverket informerades om processen och uppdraget, Region Kalmar län fokuserade på länets förutsättningar och utmaningar och kommunerna hade möjlighet att göra inspel på behov och brister. Dialogmöten har också genomförts vid två tillfällen med näringslivet i länet där ett antal representanter fick möjlighet att ta del av information och delge sina inspel till brister och behov i länet.

I samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige samt inom Trafikverkets Sydöstra regionen har löpande möten kring transportplaneringen genomförts under framtagande av planerna.

Politiska viljeinriktningar

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 för tredje gången och antogs under 2024 inför kommande planeringsomgång och utgår från tre sydsvenska positioner:

Nationell och internationell tillgänglighet

Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks.

Sammanknutet Sydsverige

Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i södra Sverige.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt.

Hela Sveriges tillväxt och utveckling gynnas av ett starkt Sydsverige. Ett genomtänkt och välfungerande transportsystem utgör fundamentet för samhällets framsteg och förbättring. Tillgängligheten till arbete, bostäder, utbildning, kultur och service är av avgörande betydelse i människors vardag varvid tillförlitliga och smidiga kommunikationer är en förutsättning för detta. Både person- och godstransporter är grundläggande komponenter som knyter samman samhället och stärker företagets konkurrenskraft i Sydsverige. Med sitt strategiska läge och sina kopplingar till kontinentala Europa är Sydsverige viktigt för hela Sveriges tillväxt och utveckling.

Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Handlingsprogram för transportinfrastrukturen är en sammanställning avseende infrastruktur för transporter och mobilitet med syfte att nå de mål och inriktningar som anges i bland annat Regional utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med programmet är att skapa en länsgemensam politisk prioritering för såväl Region Kalmar län som samtliga kommuner i länet av insatser på kort sikt för förbättrad infrastruktur. Dessutom ska programmet

ge en länsgemensam prioritering för det fortsatta samarbetet både i Regionsamverkan Sydsverige och med Östergötland.

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. Klimatsamverkan Kalmar län omfattar:

- minskade utsläpp från fossila bränslen Fossilbränslefri region 2030
- minskad klimatpåverkan från övriga klimatgaser
- klimatanpassning

Trafikförsörjningsprogram 2025-2033

Kollektivtrafiken ska bidra till en stärkt omvärldskontakt, underlätta för invånarna att pendla till arbete och studier samt göra det möjligt att nå basservice oavsett var i länet man bor. Region Kalmar län har i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för att utveckla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Som en del i detta ansvarar Region Kalmar län för att i enlighet med gällande lagstiftning regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram med mål och strategiska val för all regional kollektivtrafik i länet. Trafikförsörjningsprogrammet är på så sätt länets viktigaste styrinstrument för kollektivtrafikens utveckling.

Målsättningen med Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram är att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem på såväl storregional, regional som lokal nivå. Trafiken ska täcka skiftande behov som vardaglig pendling, ge närbarhet till angränsande läns tillväxtmotorer och de tre storstadsområdena. I hela länet ska det också finnas en grundläggande tillgänglighet som gör det möjligt att nå basservice och anslutningar till tätare trafik. I trafikförsörjningsprogrammet redovisar Region Kalmar län en inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas, tydliga och uppföljningsbara mål samt ett antal strategiska val för hur målen ska kunna nås. Det finns en tydlig koppling mellan region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram och regional transportplan då utvecklingen av infrastrukturen också bidrar till en utveckling av kollektivtrafiken.

¹ Handlingsprogram för transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

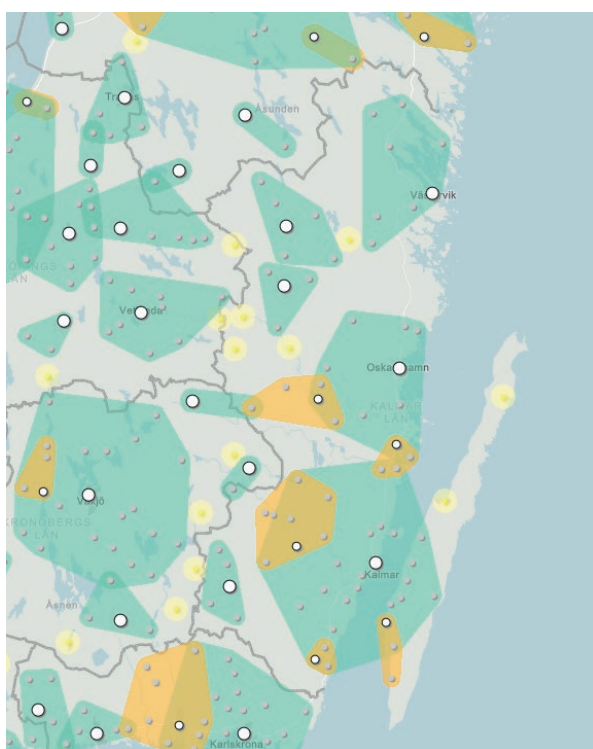
² Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033

³ Webbaserad: [Hällplatshandboken - Regional utveckling Kalmar län](#)

Utgångspunkter och prioriteringar

Region Kalmar läns behov och förutsättningar

Kalmar län är uppdelat i fyra lokala arbetsmarknadsregioner, LA (Kalmar, Oskarshamn, Västervik, Vimmerby-Hultsfred). Inom dessa arbetsmarknader kan fördjupade analyser göras och då framträder en tydligare bild av hur arbetsmarknaderna fungerar och vilket omland respektive LA region faktiskt har (se bild).



Kartan visar Kalmar läns Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner, TA-regioner, samt arbetsmarknadscentrumens geografiska utbredning.

Kalmar län är ett avlångt län med merparten av befolkningen och dagliga transportrörelser belägna längs med kusten och längs de större vägarna i inlandet. Det finns därmed stora områden, speciellt i gränsbygden mellan angränsande regioner där ett glest befolkningsmönster visar sig. Länet är, med 22 invånare per kvadratkilometer år 2024, något glesare befolkat än snittet i riket, som låg på 25,8 invånare per kvadratkilometer år 2024. Kalmar län har en åldrande befolkning och ett minskande befolkningsunderlag vilket såklart präglar utvecklingen i länet. Bruttoregionalprodukten (BRP) för länet är låg jämfört med riksgenomsnittet på grund av låg produktivitet och lägre tillväxttakt än resten av

riket. Det finns stora säsongsvariationer gällande besökare som ökar markant på sommaren då speciellt Öland, kusten, Glasriket och Astrid Lindgrens hembygd tillskapar stora flöden av människor.

Regionalt utvecklingsansvar

Enligt Lagen om regionalt utvecklingsansvar ska alla regioner i Sverige upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Med den medelstillelning som följer uppdraget med regional transportplan kan åtgärder för länets brister och behov i infrastruktur genomföras. Region Kalmar län har föresatsen att arbeta utifrån länets och respektive arbetsmarknadsregions specifika förutsättningar. Rätt verktyg ska användas på rätt plats för att på bästa sätt bidra till att skapa utveckling, god tillväxt och ökad tillgänglighet. Den regionala planen blir därmed ett av flera verktyg som Region Kalmar län använder för att arbeta med regional utveckling.

Övergripande prioriteringar och strategier

I arbetet med att fördela de ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 fokuserar Region Kalmar län på riksväg 136 på Öland (Algutsrum Rälla-Borgholm), inlandsstråket med riksväg 23/37/47 (Oskarshamn-Hultsfred-Vimmerby-Kisa) och riksväg 35 (Gamleby-Åtvidaberg). Fokus för byggnation och utredning av stråken är att nå de transportpolitiska målen kopplat till tillgänglighet och trafiksäkerhet. Särskilt fokus läggs på målbilden att nå en långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och att skapa goda förutsättningar för vägens alla transportslag. Tidigare prioriteringar i transportplanen har lett till att sträckan Bockara-Hultsfred i två etapper byggts om till ett trafiksäkert mittseparerat stråk. Stråket kommer i denna transportplan att fortsatt prioriteras genom namngivning av delen Rv 37/47 Oskarshamn-Bockara. Stråket ska under kommande planperiod utredas vidare längs sträckan Rv 23 Hultsfred-Vimmerby. Fokus för utredningen kommer vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som gynnar privata bilresor, kollektivtrafiken, näringslivets transporter samt oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerhet.

Rv 35 som berör både Kalmar och Östergötlands län ska utredas under kommande planperiod. Sträckan kommer att ha stora utmaningar för mittsepareringslösningar. Fokus för utredningen ska vara att identifiera andra möjligheter för utformning, funktion och användning som bidrar till tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Region Kalmar län fortsätter sitt mångåriga arbete med att skapa god tillgänglighet för kollektivtrafik längs E22. Lokalisering av bytespunkterna finns utpekade i Region Kalmar läns Trafikförsörjningsprogram och finansieras delvis av regional transportplan. Strategin är att i första hand bygga en bytespunkt i varje kommun i tätorterna Bergkvara, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik. Bytespunkterna ska ha en bred funktion som innefattar flera former av mobilitetslösningar och vara trafikslagsövergripande för den enskilda resenärens behov. Platsen ska erbjuda trygga, tillgängliga funktioner som kan nyttjas av alla i samhället, stor som liten, ung som gammal, med eller utan funktionshinder. Bytespunkterna kan därför även gå under begreppet mobilitetshub. En beskrivning av mobilitetshubbarna finns som bilaga. Under de närmaste åren kommer utredningar kring mobilitetshubbarnas funktion och utformning att fördjupas och de bytespunkter som ännu inte detaljstuderats kommer succesivt att utredas. Byggnation kommer sedan att genomföras vart efter det bedöms som möjligt. Detta arbete kräver en stor samplaneringshandling från stat, region och kommun och behöver hanteras med respekt och långsiktighet. Fokus ligger på den regionala utvecklingen tillsammans med lokal samhällsplanering och statlig nytta.

Ytterligare ett utredningsfokus för kommande planperiod är trafiksäkerhet i tätorter med statliga genomfartsvägar. Arbetet kommer att ha stort fokus på trafiksäkerhet och tätorternas möjlighet till utveckling.

Fördjupning norra Kalmar län

Den norra delen av Kalmar län består av två lokala arbetsmarknadsregioner och de tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna arbetsmarknaderna är inte integrerade med varandra. De långa avstånden skapar en sårbarhet och det försvårar möjligheten till dagligt utbyte mellan företag och individer men även för skolresor, hälso- och sjukvårdsresor, resor för fritid och rekreation. Västerviks kommun är dessutom en egen arbetsmarknadsregion, vilket är unikt i södra Sverige.

Det finns stor potential i att binda samman de tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna arbetsmarknadsregionerna Hulthsfred och Vimmerby och en nyckel till det är ökad tillgänglighet längs riksväg 23/34. Förbättringar i infrastrukturen i form av mötesseparering för för ökad trafiksäkerhet

och hastighetsstandard samt ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken kommer ge effekter på tätorternas gemensamma funktion.

Riksväg 35 fyller en viktig funktion för både gods- och persontransporter mellan Västervik och Linköping och är en betydelsefull länk för att öka Västerviks tillgänglighet. Vägen är dock svår att förbättra med mötesseparering på grund av de naturliga förutsättningarna på platsen. Vägen har idag fem olika hastighetsgränser: 40, 50, 70, 80 och 90 km/h. Region Kalmar län vill att sträckorna ska utredas med fokus på att identifiera mindre åtgärder för trafiksäkerheten och framkomligheten, men som för den delen inte bedöms ogjorda när möjligheten ges att göra större insatser. Stora investeringar på dessa sträckor ligger långt fram i tiden på grund av det redan prioriterade objektet längs stråket riksväg 37/47 Oskarshamn-Bockara.

Riksväg 40 är ett viktigt stråk för att binda samman arbetsmarknaderna Västervik och Vimmerby-Hulthsfred. Stråket är tydligt utpekade för kollektivtrafikens behov och är en betydelsefull länk för godstransporter i norra delen av länet. Enbart en kort sträcka öster om Vimmerby är mötesseparerad. Flera åtgärder görs även i Jönköpings län som kommer Kalmar läns trafikflöden till godo. Riksväg 40 är ett viktigt stråk för att binda samman arbetsmarknaderna Västervik och Vimmerby-Hulthsfred. Stråket är tydligt utpekade för kollektivtrafikens behov och är en betydelsefull länk för godstransporter i norra delen av länet. Enbart en kort sträcka öster om Vimmerby är mötesseparerad. Flera åtgärder görs även i Jönköpings län som kommer Kalmar läns trafikflöden till godo. Sträckan E22 Gladhammar-Verkeback är inte längre namngiven som objekt i förslaget till nationell transportplan, men fyller en viktig funktion för stråket för Rv 40 och för anslutningar för de båda vägarna. Vägarna kopplas samman i en skarp kurva med dålig sikt och trafiksäkerheten är därmed undermålig. Riksväg 40 och E22 är ett statligt ansvar och behöver därmed namnges i Nationell transportplan. Riksväg 40 och E22 är ett statligt ansvar och behöver därmed namnges i Nationell transportplan.

En ny södra infart till Västervik kommer ge stor lokal påverkan för Västervik, vars förutsättningar idag med enbart en infart till staden får följd effekter på stadsutveckling, godstransporter och säkerhet. Ur ett regionalt perspektiv ger en ny södra infart stor effekt på kollektivtrafikens restider och turutbud, samt för räddningstjänst, polis och ambulans. En ny infart ökar även tillgängligheten till Vimmerby och Hulthsfred vilket ger effekt på arbetsmarknaderna i norra länet. En mobilitetshub placeras med fördel i anslutning till Södra infarten och E22. Nationella effekter skapas genom en ökad tillgänglighet till E22 från Västervik stad. Ansvaret för en ny Södra infart ligger på Västerviks kommun.

Mellan Kalmar/Västervik och Linköping går järnvägen Stångådal- och Tjustbanan som trafikeras med regional trafik. Banan utreddes i en bristutredningen i transportplanen för 2022-2037 och då identifierades behovet av robusthetsstärkande åtgärder, exempelvis trädsäkring. Region Kalmar län kommer under denna planperiod att detaljstudera Stångådalbanan i två etapper, bland annat i den södra delen mellan Kalmar och Sandbäckshult och i norra delen mellan Vimmerby och Kisa.

Fördjupning mellersta Kalmar län

Länets stora objekt Rv 37/47 beläget mellan Oskarshamn-Bockara ska byggas ut för mittseparering för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Vägen är en del i inlandsstråket Oskarshamn-Hultsfred-Vimmerby- Kisa samt Oskarshamn-Högsby och en viktig länk i strategin för att binda samman länet och arbetsmarknadsregionerna. Ombyggnaden av vägen ger möjlighet för Oskarshamns kommun att utveckla både verksamhets- och bostadsområden och en ny påfart från E22 planeras i kommunal regi. Längs E22 ska på sikt en ny mobilitetshubb placeras, helst i anslutning till sjukhuset och de verksamheter som är belägna runt E22 och väg 37/47:s trafikplats. Mobilitetshubbens placering och funktion behöver detaljstuderas, ett arbete som ska genomföras av Oskarshamns kommun och Region Kalmar län gemensamt.

Nya funktioner och utformning av Högsby station kommer ge effekt för både kollektivtrafik och resenärer. Högsby station försörjer både buss- och tågtrafik och i förslaget till utformning kommer parkeringar för både cykel och bil och nya anslutningar till stationen att hanteras. Region Kalmar län lyfter särskilt Högsby station som kandidat för statlig medfinansiering.

E22 är ett viktigt stråk för hela länet och i de mellersta delarna är investeringar längs Nygård – Målbäcken, norr om Oskarshamn, avgörande för framkomligheten och trafiksäkerheten. Projektet påbörjades 2024 och bedöms vara genomfört innan 2030. För helheten i stråket E22 behövs på sikt åtgärder längs genomfarten vid Mönsterås. Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet vid Mönsterås i kombination med en mobilitetshubb skapar effekter för arbetsmarknaderna i södra länet och ökar attraktiviteten för resenärer. På grund av långa tidsaspekter pågår arbete med att identifiera enklare insatser vid Mönsterås som kan genomföras i närtid, men den slutgiltiga målbilden är en mobilitetshubb vid E22.

I Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län finns objektet väg 650 Oskarshamn-Påskallavik som bedöms som planeringsmålet. Sträckan namnges därför i denna transportplan.

Väg 673 Berga-Högsby bedöms ha stor potential för förbättrad och ökad cykling och ska utredas under kommande planperiod.

Under planperioden 2022-2037 utreddes Oskarshamns och Västerviks hamn som en del i Gotlands tillgänglighet. Flera förslag på vidare insatser lyftes i studien och en viktig aspekt som identifierades var att flera flaskhalsar i tillgängligheten för hamnarna finns i den kommunala infrastrukturen. Gotlandsfärjan fungerar som en vattenväg till Gotland och det lokala gatunätet blir då en missad länk mellan den statliga infrastrukturen från E22 till hamnen. För Oskarshamns stad blir påverkan stor på det lokala gatunätet i anslutning till färjeavgångar.

Fördjupning södra Kalmar län

I den södra delen av länet är järnvägen Kust till kustbanan ett viktigt stråk som fortsatt kräver insatser. Specifikt finns brister på Emmaboda station och Kalmar Central och längs järnvägen behövs bland annat fler mötesspår för att öka tillgängligheten på banan.

Emmaboda station fyller en viktig funktion ur ett storregionalt perspektiv och påverkar trafiken för Blekinge och Kronoberg, men kan även ge följd effekter för hela Öresundstågtrafiken. Emmaboda station är en viktig regional prioritering och ska utredas vidare med fokus på trafikeringssupplägg.

Kalmar C är navet för kollektivtrafiken i den södra delen av länet och kapacitetsbrister finns både för tågen och bussarna. Det är av stor vikt att Kalmar kommun tar ett helhetsgrepp för stationens utveckling och utreder stationens funktion utifrån stadens utveckling och identitet. Kalmar kommun bör tillsammans med Trafikverket och Region Kalmar län identifiera brister och behov för att skapa god kollektivtrafik, förutsättningar för byte mellan trafiklagen och en trygg och trafiksäker miljö, speciellt ur ett barnperspektiv.

E22 är ett viktigt stråk för hela länet och i de södra delarna är förbifart Bergkvara ett namngivet objekt i nationell plan. Syftet med åtgärderna vid Bergkvara är skapa en ökad trafiksäkerhet för Bergkvara samhälle och skapa ett mer gott stråk med jämn hastighet. Tillsammans med insatser på E22 i Blekinge län kommer stor effekt att uppstå på tillgängligheten regionerna emellan. Investeringarna i ny förbifart kombineras med en mobilitetshub och förbättringar i kollektivtrafikens upplägg vilket ger ökade möjligheter för resenärer att göra bra mobilitetsval i vardagen. Planeringen av en mobilitetshub görs gemensamt av Torsås kommun, Region Kalmar län och Trafikverket.

En ny bytespunkt har utretts vid länsväg 137 Brofästet, Färjestaden. Platsen är av stor vikt för kollektivtrafikflödena på Öland och fyller en viktig funktion för att skapa trygga och pålitliga lösningar för resenärerna. Vidare planering krävs och det behövs samverkan mellan berörda aktörer.

Längs med länsväg 136/137 ska fortsatta investeringar och utredningar genomföras. Länsväg 136 på Öland har speciella förutsättningar både på grund av säsongvariation i trafikflöden och på grund av det rika natur- och kulturarvet som behöver beaktas vid nybyggnation. Det är av stor vikt att kommunerna längs stråket identifierar, utreder och tar ställning till tätorternas utveckling i kommunal översiktsplan.

Riksväg 25 är ett viktigt stråk för både person- och godstrafik och binder länet samman med Kronoberg och Halland. I Kalmar län behövs trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Glasporten i Nybro där kommunen även planerar för nya verksamhetsområden. Längs hela riksvägen förekommer stora vilttrörelser och anpassningar för att minska antalet viltolyckor är nödvändiga. Riksväg 25 är statligt ansvar genom Nationell transportplan.

I Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län finns objektet länsväg 130 Söderåkra-Torsås som bedöms planeringsmoget för genomförande. Länsväg 120 inom Emmaboda tätort bedöms aktuell för vidare utredningstrafiklösningar för oskyddade trafikanter. Ölandsleden för cykel har arbetats med under många år och bör omgående färdigställas som nationell cykelled.

Förväntat resultat

Region Kalmar läns förväntningar kopplat till föreslagna prioriteringar är att bygga en robust och tillgänglig region som kan fortsätta utvecklas där länet redan är starkt. Föreslagna insatser tar avstamp i redan befintliga strukturer i länet och kommer förbättra den infrastruktur som nyttjas väl idag. Trafikflöden för arbetsresor, näringsliv, fritidsresor och turism ges bättre förutsättningar och skolresor blir mer trafiksäkra och tillgängliga.

Region Kalmar län tillsammans med Trafikverket och berörd kommun har utrett alla föreslagna objekt i åtgärdslistan (se s.10) genom en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS tas fram genom att nyttja fyrstegsprincipen och ska också vara trafikslagsövergripande. Flera av de stora bristerna som namnges i åtgärdslistan hamnar i steg 3 och 4 (se s.17). Det beror på att Kalmar län har många statliga vägar som ännu inte är mittseparerade och för att uppnå de transportpo-

litiska målen kopplade till tillgänglighet och trafiksäkerhet och samtidigt kunna återskapa en duglig hastighetsstandard blir dessa stora investeringar ett måste. Men länet har också mycket värdefull natur- och kulturmiljö som inte alltid går att samordna med stora exploateringslösningar och därför återfinns även en del steg två åtgärder i listan.

Region Kalmar län har under många år arbetet med mobilitetshubbar längs E22 där förhoppningen är att skapa bättre förutsättningar för befolkning, besökare och även näringsliv att nyttja och bidra till nya former av trafikslagsövergripande angreppssätt och mobilitetslösningar med utgångspunkt från storregionala stråk.

Medelstildelningen för statlig medfinansiering har ökat inför denna plan med förhoppningen om att mer medel kan komma kommunerna till nytta och fler investeringar kan komma ut i systemet. Flera av objekten som namnges i planen är ekonomiskt och planeringsmässigt stora och gör att transportplanen är både låst och tyngd till den senare delen av planprocessen, efter år 2030. Region Kalmar län bedömer att statlig medfinansiering kommer ge snabb och direkt nytta för trafiksäkerhet, oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresor.



Åtgärdsplanering

Åtgärdslista 2026-2037

Åtgärdslista Regional transportplan Kalmar län 2026-2037 i miljoner kr	Tidigare	2026-2028	2029-2031	2032-2037	Belastar plan 2026-2037	Sam- och medfinans	Senare	Total kostnad
Större investeringar >75 mkr								
Lv 136 Isgärde-Rälla	30	61	27		88			118
Lv 136 Ekerum-Borgehage*	7	74	26		100			107
Rv 37/47 Bockara-Århult	6		123	225	348			354
Rv 37/47 Århult-Oskarshamn	19			337	337	75	257	594
Mindre investeringar								
Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet		22	14	24	60			60
Mobilitetshubbar/Bytespunkter			30	20	50			50
Kollektivtrafikåtgärder		12	12	24	48			48
Cykelvägar		44	36	40	120	24		144
Statlig medfinansiering, mindre objekt								
Statlig medfinansiering cykelvägar (50%)		60	40		100	100		200
Statlig medfinansiering kollektivtrafik (50%)		60	30	10	100	100		200
Bidrag enskilda vägar		6	6	12	24	X		24
Summa	130	342	341	692	1375	281	257	1899

Kostnader avser februari 2025 års prisnivå

* Vägobjekt som primärt innehåller cykelåtgärder

Genom denna fördelning kommer 677 mkr att fördelas på direkta tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av mötteseparerad väg.

518 mkr kommer att ge ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i form av ny cykelinfrastruktur och säkrare hållplatslösningar.

148 mkr i medelstilldelningen trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet kommer att bidra till trafiksäkerheten genom mindre åtgärder i det regionala nätet.

Beroende på utfallet i Nationell transportplan kommer eventuella samfinansieringsåtgärder att kompletteras Kalmar läns regionala transportplan.

Större investeringar över 75 mkr

Denna tilldelning av planen hanterar det som brukar kallas namngivna objekt, alltså objekt av större karaktär med högre investeringskostnader och längre planerings- och genomförandetid. I Kalmar län är syftet med dessa stora objekt att genomföra tillgänglighets- och -trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bland annat i form av i form av bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter och genom mötesseparering för fordonstrafik.

Region Kalmar län fokuserar i sin prioritering av fördelning av länsplanerarna på två stråk för att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet i länet.

Längs länsväg 136 har under flera år förbättringsåtgärder genomförts och en del åtgärder återstår inför denna plan. Länsväg 136 på Öland har speciella förutsättningar både på grund av sin säsongsvariation i trafikflöden och på grund av det rika natur- och kulturmiljön behöver beaktas vid nybyggnation.

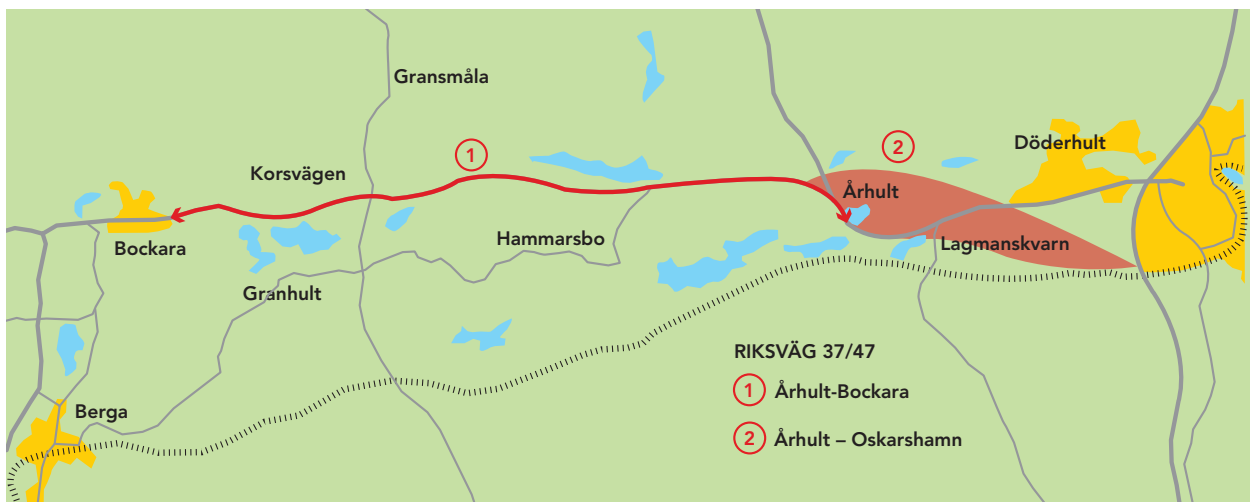
För att fortsätta förbättra stråket Oskarshamn-Kisa är även i denna plan objektet 37/47 namngivet för tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objektet är i vägplanskede.



Länsväg 136	
Funktion och standard:	<p>De tre delsträckorna på länsväg 136; Isgärde – Rälla (1), genom Rälla (2) (färdigställdes 2024) och Ekerum – Borgehage (3), utgör den norra delen av det 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 turism under främst sommarmånaderna.</p> <p>Aktuella sträckor av riksväg 136 utgör riksintresse för kommunikationer. Vägen är belagd, 9 meter bred med en hastighet på 80-90 km/h.</p>
Nuläge och brister:	<p>Vägen har stora säsongsvariationer med betydande köbildningar sommartid och mindre trafikmängder vinterhalvåret. Området kring väg 136 kännetecknas av mycket höga natur- och kulturvärden som utgör en viktig del av Ölands attraktionskraft.</p> <p>Avsaknaden av ett fullgott parallellvägssystem gör att jordbrukets transporter på länsväg 136 under sommaren ytterligare begränsar kapaciteten. Säkrare och mer tillgängliga hållplatser krävs för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet. Sammanhängande och trygga cykelstråk som binder samman tätorterna längs med sträckan och blir en del i Ölandsleden behövs för ökad attraktivitet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Sträckan har utretts i flera omgångar under 2010-talet och då användes fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv.</p>
Åtgärd och förväntad effekt:	<p>Åtgärden innefattar kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder både för motorburna och oskyddade trafikanter. Den förväntade effekten är förbättrad boende- och levnadsmiljö, stärkta förutsättningarna för gröna näringar, säker trafikmiljö med ökad framkomlighet och jämn hastighetsstandard. Åtgärderna förväntas även ge effekt på trafiken vid stora turistflöden.</p> <p>Ett minskat antal och säkrare korsningspunkter, nya cykelvägar och förbättrad vägstandard kommer även att möjliggöra för utveckling av tätorterna längs sträckan.</p> <p>Full effekt av förbättringarna längs länsväg 136/137 uppnås först efter att åtgärder genomförs även i Mörbylånga kommun samt vid brofästena. Insatser kring dessa delar finns därför med som prioriterade brister för åren 2026-2029 på sidan 20.</p>
Bidrar till Transportpolitiska mål, trafikslagsövergripande perspektiv	<p>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. Förbättrad tillgänglighet ger effekt på bil, buss- och lastbilstrafiken men även för cyklisterna och gående.</p> <p>Säkerhet, miljö, hälsa: Säkerheten kommer att öka i såväl trafik- som i boendemiljön bland annat när antalet direktinfaller minskar. Parallella cykelvägar kommer att öka säkerheten för flera trafikantgrupper. Tryggare cykelupplevelse bör leda till ökad cykling vilket förbättrar bland annat folkhälsa och klimat. Även förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken ger effekt på folkhälsa och klimat.</p> <p>Nackdelen med ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen</p>
Planerad byggnation:	<p><i>Isgärde – Rälla: 2027-2029</i> <i>Ekerum – Borgehage: 2029</i></p>
Kostnad:	<p><i>Isgärde – Rälla: 118 mkr</i> <i>Ekerum – Borgehage: 107 mkr</i></p>



Riksväg 37/47	
Funktion och standard:	<p>Delsträckorna mellan Bockara- Århult och Århult – Oskarshamn har stor betydelse dagliga personresor, godstrafik och kollektivtrafikflöden i länet. Vägen nyttjas för långväga transporter i öst-västlig riktning från Oskarshamn och fyller även en viktig funktion som länk till hamnen i Oskarshamn och färjetrafiken till Gotland.</p> <p>Riksväg 37/47 är av riksintresse för kommunikationer. Vägen är belagd, 9 meter bred med hastighetsgräns 90 km/h. Sträckan har ingen anslutande cykelväg och omfattas inte av viltåtgärder.</p>
Nuläge och brister:	<p>Riksväg 37/47 har bristande trafiksäkerhet som främst beror på avsaknaden av mötesseparering och brister i sidoområden samt avsaknad av viltåtgärder.</p> <p>Sträckan utreddes i en åtgärdsvalsstudie 2021 och då användes fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv.</p>
Åtgärd och förväntad effekt:	<p>Mittseparering och viltåtgärder längs vägen kommer leda till ökad tillgänglighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person-, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen förbättrar förutsättningar för godsflöden i öst-västlig riktning och styr även bort tunga transporter från riksväg 34. Ytterligare förväntade effekter är förstoring av arbetsmarknaden och förbättrad tillgänglighet till och från Oskarshamns hamn. Förbättrad cykelinfrastruktur ökar möjligheten till resor med cykel.</p>
Bidrar till Transportpolitiska mål, trafikslagsövergripande perspektiv	<p>Tillgänglighet: Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig.</p> <p>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, även om ny cykelinfrastruktur ger ökade möjligheter till cykelresor.</p>
Planerad byggnation:	<p><i>Bockara– Århult: 2031-2033</i> <i>Århult – Oskarshamn: 2032-2034</i></p> <p>Beroende på hur planeringsprocesserna för dessa två delsträckor fortlöper, kan det bli aktuellt att ompröva vilken som ska påbörjas först.</p>
Kostnad:	<p>Bockara– Århult: 354 mkr Århult – Oskarshamn: 594 mkr</p>



Mindre investeringar

Denna tilldelning av planen är åtgärder som genomförs av Trafikverket på Region Kalmar läns uppdrag.

Trafiksäkerhetshöjande och trimmningsåtgärder

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder och trimmningsåtgärder är mindre åtgärder (under 75 mkr) i statlig infrastruktur som ger effekt på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.

Åtgärder kan samordnas med andra insatser på vägnätet, eller tillsammans med exempelvis underhållsåtgärder.

Mobilitetshubbar/bytespunkter

Denna tilldelning av planen hanterar åtgärder för att bygga ut det nätverk av bytespunkter och mobilitetshubbar som anges i bland annat Trafikförsörjningsprogrammet. Medlen kan nyttjas till bytespunkter längs statlig infrastruktur som byggs av Trafikverket. Bytespunkter och mobilitetshubbar kan enbart byggas i ett grundutförande (enligt Vägar och gators utförande se s.17) vilket innebär att en stor insats krävs av berörda kommuner för att skapa en attraktiv plats.

Kalmar länstrafik bidrar med samma typ av utrustning som vid en vanlig hållplats. Möjlighet finns även för berörd kommun att söka statlig medfinansiering för delar av investeringarna.

En mobilitetshubb kan omfatta alla typer av mobilitetslösningar och nyttjande av fordon, både för privata-, tjänste-, omsorgs- och varuleveranser/-resor.

I denna plan prioriteras fortsatt utredningsarbete för mobilitetshubb vid E22 Bergkvara, E22 Västervik och länsväg 137 Brofästet.

Investeringar i mobilitetshubbar längs E22 fyller en viktig funktion lokalt, regionalt och nationellt. Region Kalmar län bedömer därför att det finns anledning till ett samfinansieringsupplägg från nationell transportplan för investeringar som rör funktionaliteten för mobilitetshubbar längs E22.

Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikens tillgänglighet och resenärers säkerhet och upplevda attraktivitet kring sin kollektivtrafikresa är en viktig faktor för hållbar mobilitet i länet. Region Kalmar län fortsätter därför med denna medelstillsdelning arbetet med att förbättra hållplatser i länet längs statlig infrastruktur.

Det finns fortsatt stora behov av investeringar i hållplatser längs det kommunala vägnätet och Region Kalmar län uppmanar länets kommuner att med hjälp av Trafikförsörjningsprogrammet identifiera vilka hållplatser som är i störst behov av reinvesteringar och hålla i arbetet med att skapa tillgängliga, säkra och attraktiva ytor för länets kollektivtra-

fikresenärer. God kollektivtrafik och mobilitet kan enbart tillskapas genom att alla parter i länet bidrar till bra förutsättningar.

Cykelvägar

Region Kalmar län har i Regional Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län tillsammans med länets kommuner identifierat vilka cykelvägar längs statlig infrastruktur som ska byggas ut i länet. Investeringen fördelas genom 80 procent via regional transportplan och 20 procent via kommunala investeringar. Berörd kommun är med och bidrar till investeringskostnaden eftersom cykelvägar ofta har en stark lokal påverkan. När en cykelväg ska byggas i en kommun görs gemensamma utredningar och avtal skrivs kring ansvars- och ekonomiska fördelningar.

I länet är följande cykelvägar prioriterade:

Väg 130 Torsås-Söderåkra

Väg 650 Oskarshamn- Påskallavik

Väg 120 Emmaboda tätort

Väg 673 Berga-Högsby

Statlig medfinansiering, mindre objekt

Med hjälp av förordningen för statlig medfinansiering kan Region Kalmar län i regional transportplan ge länets kommuner möjlighet att ansöka om 50 procent medfinansiering till investeringar längs kommunal infrastruktur.

Ansökningen görs till Trafikverket som regel en gång per år och åtgärden ska då vara planeringsmogen och kunna genomföras inom ett år från att ansökan lämnas in.

Fokus för ansökningar till medfinansiering är att cykelinfrastruktur i tätorter samt kollektivtrafikåtgärder.

Medel för kollektivtrafik går till de stationer i länet som är i behov av ny investering för förbättrad standard och funktion. Region Kalmar län och Kalmar länstrafik har i första hand identifierat följande stationer i länet:

Kalmar Central

Högsby station

Hultsfred station

Vimmerby station

Nybro station

Västerviks station

Fler platser och funktioner kan vara aktuella för medfinansiering och Region Kalmar län uppmanar länets kommuner att föra en dialog innan ansökan.

Enskilda vägar

Väghållare av enskilda vägar kan ansöka om bidrag för investering till byggande av ny enskild väg eller standardhöjning på befintlig väg. Ansökan sker direkt till Trafikverket.

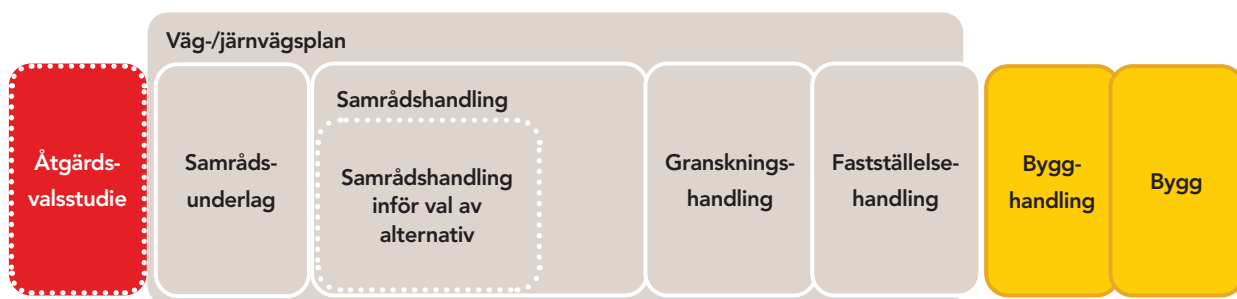
Planeringsmetodik

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 planeringsskede och fokus ligger på brister.



Planeringsmodell för transportplanering



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 utreda vilken typ åtgärd som ger mest nytta.

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 arbetet lyfts även påverkan på människan, miljö- och klimat. Här börjar utredningar kring exempelvis barnperspektiv, tillgänglighetsaspekter och andra sociala frågor. 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- /järnvägsplanen är antagen kan byggnationen starta.

Vägar och gators utformning

När åtgärder genomförs enligt intentionerna i regionala transportplanen används Trafikverkets infrastrukturregelverk Vägar och gators utformning (VGU). Syftet med Trafikverkets infrastrukturregelverk är att beskriva de krav som ställs på infrastrukturanläggningens egenskaper och skötsel. Regelverk åberopas vid ny- och ombyggnation samt drift och underhåll, exempelvis vid planering, projektering, genomförande och förvaltning. Användare av regelverken är såväl Trafikverkets egen organisation som externa entreprenörer och leverantörer.

Förutsättningar för finansiering

Trafikverket är ansvariga för genomförande av investeringar och för ekonomi för den Nationella transportplanen och för länstransportplanerna. Staten, regionen, kommuner och ibland kommersiella aktörer samordnar processer vid planering och genomförande, vilket gör att många olika roller och olika finansieringslösningar nyttjas vid planering och byggnation.

Nationella planen

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.

Investeringsobjekt i den nationella planen kan helt eller delvis medfinansieras av region, kommun eller privata organisationer/ företag. Medfinansiering initieras av bidragsgivaren. 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.

Den regionala och nationella planen kan samverka för att finansiera ett nationellt projekt, så kallad samfinansiering. Samfinansiering kan kombineras med medfinansiering.

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. Till exempel anläggande av en anslutning mot statlig väg från ett verksamhetsområde.

Regionala planen

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

Cykelvägar längs statlig infrastruktur

Vid byggnation av cykelvägar längs med statlig infrastruktur fördelas kostnaden med 80 procent 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.



Statlig medfinansiering

Det finns möjlighet att via Regionala transportplanen ansöka om statlig medfinansiering för bland annat gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder på kommunal infrastruktur. Medfinansieringen är på 50 procent och ansökan lämnas till Trafikverket, men bör föregås av en dialog med Region Kalmar län.

Övrig finansiering

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.

Cykelvägar längs statlig infrastruktur

Ett antal förslag på nya cykelväg längs statlig väg i länet är namngivna i planen och dessa kommer att finansieras till 80 procent av regionala planen. Resterande 20 procent finansieras av berörd kommun. Cykelväg längs statlig infrastruktur kräver vägplan vilket skapar en tidskrävande planeringsprocess som i sin tur ger kostandspåslag. Kostnader för statlig infrastruktur har ökat markant de senaste åren och det blir extra tydligt för mindre objekt som cykelvägar. Region Kalmar län uppmanar därför länets kommuner med intresse för nya cykelvägar längs statlig infrastruktur att utreda möjligheten till dragningen av vägen utanför statligt vägområde. Detta innebär att hela kostnaden för projektet landar på kommunen. Möjlighet finns dock att ansöka om statlig medfinansiering från Regionala transportplanen på 50 procent (se kapitel Statlig medfinansiering ovan). Men möjlighet finns då att snabbare får till en ny cykelväg och att den samhällsekonomiska kostnaden för den ökad tillgänglighet som en cykelväg ger, minskar.

Västra Götalandsregionen¹ har utrett möjligheter för kommuner att bygga cykelvägar utanför vägplaneområdet. Ett sätt för kommunen att få markåtkomst är att med stöd av plan- och bygglagen detaljplanlägga sträckan som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Planläggning ska utgå ifrån vad som ur en allmän synpunkt är lämplig markanvändning. Under detaljplaneprocessen ska avvägningar enligt proportionalitetsprincipen göras vilket innebär att det ska finnas en rimlig balans mellan vad som är nyttan

med ett beslut samt vilka konsekvenser som drabbar den enskilde. Alternativt kan kommunen välja att bygga cykelväg med stöd av jordabalken. Då finns det inte något krav på samråd som sker i vägplan eller detaljplaneprocessen. Det är ändå viktigt att kommunen har en strukturerad dialog med Trafikverket, Länsstyrelsen och berörda intressenter som markägare, byalag, kommunala förvaltningar med mera.

Plattformer järnväg

Nya plattformar för tågstopp föregås av en bred dialog och kräver överenskommelse mellan berörd kommun, Region Kalmar län och Trafikverket. Nya trafikupplägg ska även stämma överens med intentionerna i Trafikförsörjningsprogrammet. 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 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. Nya mötesspår och plattformar kräver järnvägsplan. Plattformar utan mötesspår, men som har godkänts av Region Kalmar län och Trafikverket för tågstopp finansieras av respektive kommun.

Samplanering

En väl integrerad kommunal, regional och statlig planering är en del i att skapa en hållbar samhällsutveckling. För att åstadkomma detta krävs ett bra samspel mellan kommunernas fysiska planering och de regionala och nationella planeringarna för olika tillväxtfrämjande insatser samt infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Planering för exempelvis bostadsbyggande och infrastruktur följer två skilda system och ansvaret för olika sektorer i samhällsbyggandet är fördelat på olika aktörer som var för sig har olika intressen, perspektiv och förutsättningar. Samordnad planering kräver därför en nära samverkan mellan kommuner, regioner och statliga myndigheter².

Region Kalmar län har i dagsläget ingen formaliserad samplaneringsmodell men samlar erfarenheter från genomförda och pågående projekt för att bygga kunskap kring hur samplanering kan fungera på ett effektivt och givande sätt i länet, samt hur regionen kan vara en drivande kraft för det arbetet.

Utpekande av nya objekt, behov eller brister

Region Kalmar beslutar om de stora investeringarna i regional statlig infrastruktur i länet som har regional eller nationell påverkan. En dialog förs kontinuerligt med länets kommuner och möjlighet finns att spela in ytterligare behov för statliga infrastruktur till regionala transportplanen. En grundläggande förutsättning för att nya objekt, behov eller brister på lokal nivå lyfts in i den regionala transportplanen är att de också har identifierats i en kommuns strategiska planer, med fördel i översiktsplan. Därigenom har en första bedömning av behov och brister samt påverkan på samhällsbyggnadsprocessen som helhet gjorts. Ny infrastruktur ska bidra till att nå transportpolitiska- och/eller miljö- och klimatmål eller på annat sätt bidra till målsättningar i berörd kommun.

En kommun kan själv utreda en lokal brist på statlig infrastruktur genom en åtgärdsvalsstudie eller liknande utredning för att få en bättre bild av behov och möjliga lösningar. Region Kalmar län och Trafikverket deltar med fördel i arbetet.

- 1 Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät.
- 2 Samordnad bebyggelse- och transportplanering, Sveriges kommuner och regioner 2022.



Utredningsfokus för 2026-2029

Brister som ska utredas eller planeras under perioden 2026-2029:

- Riksväg 35 Gamleby-Åtvidaberg
- Riksväg 23 Hultsfred-Vimmerby
- Länsövergripande: Trafiksäkerhetsmiljö i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik
- E22 Sydlig infart Västervik
- Kust till Kustbanan Emmaboda station
- Kalmar C
- E22 Mobilitetshub Bergkvara
- Stångådalsbanan etappvisa utredningar
- Länsväg 137 Mobilitetshubb Brofästet
- Länsväg 136/137 Isgärde-Algutsrum samt Ölandsbron landfästena
- Cykelinfrastrukturplan
- E22 Mobilitetshub Oskarshamn

Riksväg 35 Gamleby-Åtvidaberg

Riksväg 35 är ett viktigt stråk för kopplingen Västervik-Linköping. Vägen har idag stora variationer i hastighet och är på sina ställen mycket smal med dålig sikt. Fastigheter, bergspartier och sjöar är belägna nära vägens dragning. Vägen har en viktig funktion för näringslivets transporter och är utpekad som stråk för kollektivtrafikens varannantim-mestrafik. Längs sträckan förekommer mycket viltrelser och exempelvis ambulanspersonal måste anpassa sin hastighet för att minska risken för kollisioner.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet inför utredningen är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Mål/förväntade resultat

Målet är en färdig rapport med sträckan utredd inför nästa plan 2030-2041 för att kunna namnge insatser för genomförande efter att objektet väg 37/47 är genomförd. Förväntningen är att alla deltagande parter aktivt deltar i arbetet och är överens om en slutprodukt.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Genom ÅVS och fyrstegsprincipen identifiera möjliga åtgärder längs sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Fokus ska vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som kan fungera över tid.	Trafikverket ansvarar för ÅVS:en. Region Kalmar län, Region Östergötland, Västerviks och Åtvidabergs kommuner deltar.	Utpekad stråk i Trafikförsörjningsprogrammet. Lyfts i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur. Lyfts i Västerviks Översiktsplan	2026: Uppstart ÅVS 2027: ÅVS genomförd 2028: 2029: Identifiera åtgärder inför kommande transportplan

Riksväg 23 Hultsfred-Vimmerby

Delen Hultsfred-Vimmerby längs stråket 23/37 är en viktig länk för länets västra del. Det finns en stark pendling mellan tätorterna som också har stor potential att bilda en gemensam lokal arbetsmarknad, en intention som lyfts i RUS:en. Delar av stråket har redan byggts ut och andra delar är i planering i denna plan. Ett fullt utbyggt stråk kommer att ge effekt för tillgänglighet och robusthet i länet men ökar även trafiksäkerheten. Stråket är viktigt för både näringslivets transporter och för enskilda resenärer. Sträckan ska söderifrån utredas från befintlig mötesseparerings slut och norrut förbi Vimmerby tätort.

Sträckan är utpekad som grön, för halvtimmestrafik i Trafikförsörjningsprogrammet.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet inför utredningen är att identifiera åtgärder för förbättrad trafiksäkerheten och framkomligheten. Lösningar

för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikens framkomlighet ska identifieras och ges företräde i planeringslösningar. Sträckan ska utredas för att skapa ett fullgott mötesseparerat system längs hela stråket.

Mål/förväntade resultat

Målet är en slutrapport som ger en indikation kring kostnader och effekter av åtgärder på sträckan. Utredningen kommer att skapa ett utökat planeringsunderlag som ger länet möjlighet att kunna agera snabbare vid eventuella förändringar i andra projekt eller omvärlden. Förväntningen är att alla deltagande parter aktivt deltar i arbetet och är överens om en slutprodukt. Utredningen ska genomföras innan revidering av kommande plan 2030. Ett långsiktigt mål är att arbeta mot intentionerna om en gemensam regional kärna för Hultsfred och Vimmerby, i enlighet med RUS:ens strukturbild.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Genom ÅVS och fyrstegsprincipen identifiera möjliga åtgärder längs sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Fokus ska vara att identifiera både kort- och långsiktiga lösningar som kan fungera över tid.	Trafikverket ansvarar för ÅVS:en. Region Kalmar län och Hultsfreds och Vimmerby kommuner deltar.	Utpekad stråk i Trafikförsörjningsprogrammet. Lyfts i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur. Lyfts i Hultsfreds och Vimmerbys Översiktsplan.	2026: 2027: 2028: Uppstart ÅVS 2029: ÅVS genomförd



Trafiksäkerhetsmiljö i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik

En genomfartsled genom en tätort skapar tillgänglighet och möjlighet för exempelvis handelsverksamheter att driva sin verksamhet. Men en stor väg med mycket trafik skapar även osäkra trafikmiljöer och minskar möjligheten till trafiksäkra flöden och god samhällsplanering. Många tätorter runt om i länet lyfts av kommunerna som problematiska gällande trafiksäkerhet. Ett exempel är när skolor och bostadsområden är placerade på olika sidor genomfartsleden och barriärer uppstår. För att skapa långsiktiga och funktionella lösningar krävs ett gränsöverskridande samarbete mellan stat, region och kommun där gemensamma lösningar möts både i planerande och genomförande. En utredning gällande trafiksäkerhet i mindre tätorter med statlig genomfartstrafik ska identifiera små och stora insatser som kan vara platsspecifika eller fungera som en verktygslåda för framtida behov. Fokus är trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i kombination med tillgänglighet för motorfordon. Arbetet ska genomsyras av öppenhet för att identifiera bra lösningar tillsammans.

Region Kalmar län bedömer att förbifarter för att flytta trafiken utanför bebyggelsen inte kommer att vara en aktuell

lösning för flertalet av tätorterna i länet, utan att åtgärder anpassade efter vägens befintliga dragning är ett faktum.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att identifiera lösningar i tätorter med statlig genomfartstrafik som ger effekt för trafiksäkerhet, centrumutveckling och tillgänglighet. Syftet är att bidra till en plattform för samplanering och möjlighet för kommuner att utveckla tätorter samordnat med framkomlighet för trafiken på den statliga vägen. Barnperspektiv och oskyddade trafikanter möjlighet att tryggt och säkert röra sig i sin närmiljö ska vara prioriterade ingångsvärden i utredningen.

Mål/förväntade resultat

Målet är att skapa en gemensam process mellan Trafikverket, regionen och länets kommuner där alla parter i arbetet med utredningen kan bidra med bra och dåliga exempel och erfarenheter och där en verktygslåda kan tas fram för åtgärder som passar denna typ av brist. Förväntningen är att kunna nyttja utredningens resultat för att kunna skapa en enklare hantering av behov och brister i länets tätorter.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Genom en länsöverskridande ÅVS och med grund i fyrstegsprincipen identifiera platsspecifika men även generella insatser i tätorter för att skapa tryggare miljöer med möjlighet till utveckling. Den statliga vägen är en av grunderna för utredningen, men hela tätorten bör hanteras för att inte missa lösningar utanför vägområdet.	Trafikverket/Region Kalmar län ansvarar för ÅVS:en. Alla länets kommuner deltar i utredningen.	-	2026: 2027: Uppstart ÅVS 2028: 2029:

E22 sydlig infart Västervik

En ny sydlig infart till Västervik kommer ge stor lokal påverkan för Västervik, vars förutsättningar idag med enbart en infart till staden får följd effekter på stadsutveckling, gods-transporter och säkerhet. Ur ett regionalt perspektiv ger en ny södra infart stor effekt på kollektivtrafikens restider och turutbud, samt för räddningstjänst, polis och ambulans. En ny infart ökar även tillgängligheten till Vimmerby och Hultsfred vilket ger effekt på arbetsmarknaderna i norra länet. En mobilitetshubb placeras med fördel i anslutning till södra infarten och E22. Ny infart kommer skapa bättre integrerade arbetsmarknadsregioner vilket ger effekt både på nationell och regional nivå.

Insatsen innebär en ny infart för motorfordon och oskyddade trafikanter som ansluts från E22 söderifrån till Västervik. I trafikplatsen vid E22 utreds placering av en mobilitetshubb.

En stor utredningsinsats av Västerviks kommun har genomförts och dialoger genomförts med Länsstyrelsen. Platsen är så pass väl utredd att nästa steg är vägplan.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att minska staden Västerviks sårbarhet och öka tillgängligheten för boende, besökare, näringsliv, kollektivtrafik och blåljusfordon. Syftet är även att skapa en tryggare trafik- och stadsmiljö och öka förutsättningar för stadsutveckling.

Mål/förväntade resultat

Målet är en transparent process där alla berörda parter bidrar till att projektet rör sig framåt och bästa möjliga nytta nås för respektive part.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
<p>Brister och behov är väl utredda och plats specifika utredningar finns. Alternativ utredningar finns framtagna.</p> <p>Nästa steg för åtgärder är vägplan.</p> <p>En ÅVS för mobilitetshubb i Västervik genomfördes år 2025.</p>	<p>Kommunal infrastruktur (infartsleden). Statlig infrastruktur (trafikplatsen). Regional/kommunal bytespunkt.</p> <p>Medfinansieringsavtal ska tas fram.</p>	<p>Bytespunkten är utpekad i Trafikförsörjningsprogrammet.</p> <p>Bristen södra infarten är utpekad i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län.</p> <p>Bristen södra infarten är utpekad i Västervik kommuns Översiktsplan, samt även Vimmerby kommuns Översiktsplan.</p>	<p>2026: Vägplan påbörjas 2026.</p> <p>2027: Samordning av processer.</p> <p>2028: Samordning av processer.</p> <p>2029: Samordning av processer.</p>



Kust till kustbanan Emmaboda station

Emmaboda station är en viktig knutpunkt som binder samman Växjö, Kalmar och Karlskrona. Emmaboda station är en viktig del av projektet Sydostriangeln som drivs gemensamt av Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Blekinge, Växjö kommun, Kalmar kommun och Karlskrona kommun. Stationen har framför allt brister gällande byte över plattform vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. Kalmar- och Karlskronatågen kan inte angöra Emmaboda station samtidigt på varsin sida om mittplattformen.

För Emmaboda station finns anspråk från Region Blekinge, Region Kronoberg samt Region Kalmar om effektivare och säkrare byten i Emmaboda. Anspråken gäller en ny anslutning som medger samtidig infart för tåg från Karlskrona och Kalmar samt att Kalmar- och Karlskronatågen behöver kunna angöra Emmaboda station samtidigt på var sida om mittplattformen. Åtgärdsvalsstudien går vidare med detta anspråk eftersom utformningen av stationen och dess plattformar har en tydlig påverkan på tiden för resandebudet.

Emmaboda kommun har pågående ortsutvecklingsinsatser kring Emmaboda station som är ett viktigt nav mitt i tätorten. Kommunen ser även behov av säkra passager över järnvägen som även binder ihop tätorten för oskyddade trafikanter.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet med insatser kopplade till förbättringar på Emmaboda station är att samordna nationell och lokal planering och regionala behov för skapa de bästa förutsättningarna för tågtrafiken längs Kust till kustbanan och Södra stambanan. Syftet är även skapa goda möjligheter för Emmaboda kommun att utveckla stationsområdet och skapa god tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter, oavsett ålder eller funktionsnedsättning, som nyttjar kollektivtrafiken på stationen.

Mål/förväntade resultat

Kommande funktionsutredning blir en del i processen att komma vidare med Emmaboda station som en prioriterad nationell brist för framtida genomförande.

Kommunen arbetar för centrumutveckling och nya bostäder och förväntningen är att kunna samordna delar av processerna som direkt rör stationens funktion och tillgänglighet. Avtal kring genomförande och finansiering är önskvärt för en framtida investering i nationell plan.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Det finns en ÅVS för Emmaboda station genomförd av Trafikverket och Emmaboda kommun. Trafikverket genomför under 2025-2026 en funktionsutredning på stationen. Emmaboda kommun arbetar vidare med utredningar kopplade till detaljplan samt för att få fram ett samrådsförslag.	Ett avtal behöver tas fram för att identifiera ansvarsfördelning av genomförande och finansiering. Detta blir en trepart mellan stat, region och kommun.	Emmaboda station lyfts i Trafikförsörjningsprogrammet, i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län, är en prioritering i RSS styrande dokument, samt lyfts i både Blekinge och Kronobergs styrdokument.	2026: Detaljplanearbete, funktionsutredning 2027: Avtalskrivning 2028: 2029: SEB

Kalmar C

Kalmar erbjuder många arbetstillfällen, högre utbildning och fungerar som nav för resor såväl inom södra länet som länsöverskridande. Kalmar C är en viktig del i länets storregionala stråk och binder samman flera flöden i södra delen av länet. Kalmar kommun drar till sig nya invånare och arbets- och studiependlare från närliggande kommuner som genererar tillväxt för hela länet. Kollektivtrafiken är viktig för kommunens fortsatta utveckling och roll som tillväxtmotor. Den lokala infrastrukturen behöver utvecklas i nära dialog mellan Trafikverket, Region Kalmar län och Kalmar kommun för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Samverkan inkluderar framkomlighetsåtgärder för buss, utveckling av bytestpunkter och kombinerad mobilitet.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet med insatser på Kalmar C är att samordna identifierade behov och brister mellan lokal, regional och statlig nivå.

Brister finns inom såväl järnvägsområdet som vid bussterminalen som i stationens övergripande tillgänglighet och gestaltning. Kalmar C är navet för kollektivtrafiken i södra länet och kräver tydliga och långsiktiga behovsbeskrivningar och målsättningar.

Mål/förväntade resultat

Målet ur ett regionalt perspektiv är att trygga kollektivtrafikens framkomlighet och funktionalitet för att kunna skapa väl fungerande trafikupplägg för resenärer i södra delen av länet. Det innefattar både buss- och tågtrafik men kräver god koppling till gång- och cykeltrafik och ett trafikslagsövergripande arbetssätt.

Kalmar kommun bör ta fram en långsiktig plan för stationsområdets framtida utformning och funktion.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Flera utredningar har genomförts för bland annat järnvägstrafiken, men stationens utformning och gestaltning samt bussterminalens trafiksäkerhetsbehov kräver ytterligare utredningar.	Kalmar kommun ansvarar för den övergripande planeringen och målbilden för Kalmar C.	Enligt Trafikförsörjningsprogrammet lyfts Kalmar C som en av tre strategier för länets utveckling. Kalmar C lyfts som brist i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län. Funktionsutredning framtagen 2024. Kalmar Central är namngiven som objekt i Nationell transportplan 2026-2037.	2026: Kalmar kommun initierar arbetet med trepartsavtal 2027: 2028: 2029:

Mobilitetshubb Bergkvara

Region Kalmar län har länge arbetat med förbättrad tillgänglighet och mobilitet längs E22. Flera utredningar med olika syften för stråket har tagits fram då grunden har varit att identifiera lösningar för god tillgänglighet längs kuststräckan trots avsaknaden av järnväg. De senaste åren har mobilitetshubbar varit den samlade lösningen för stråket där målbilden är att en mobilitetshubb per kommun ska byggas längs E22.

I Nationell transportplan är förbifart Bergkvara ett namngivet objekt och i samband med den investeringen arbetar Region Kalmar län tillsammans med Torsås kommun och Trafikverket för en mobilitetshubb i anslutning till den nya sträckningen. En utredning för mobilitetshubbens place-

ring, utformning och funktion ska genomföras i närtid och ska fungera som inspel till Trafikverkets arbete med projektet.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet med utredningen är påvisa behov och funktion för en mobilitetshubb samt skapa en dialog kring projektet mellan berörda parter.

Mål/förväntade resultat

Det förväntade resultatet är att de förslagen på utformning av mobilitetshubben vid Bergkvara tas i beaktande av Trafikverket och arbetas in i vägplanen. Förväntningen är även ett avtal mellan Trafikverket, Region Kalmar län och Torsås kommun som identifierar kostnader, ansvar och underhåll för kommande investering i mobilitetshubb.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Utformning- och funktionsutredning för mobilitetshubb Bergkvara i kombination med upplägg för etappindelning av byggnationen.	Region Kalmar län och Torsås kommun	Förbifart Bergkvara lyfts i Trafikförsörjningsprogrammet, i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län samt är en prioritering i RSS styrande dokument. Lyfts även i Torsås Översiktsplan.	2026: Dialog 2027: 2028: 2029:

Stångådalsbanan etappvisa utredningar

Stångådals- och Tjustbanan utreddes av Trafikverket i en bristutredning under planperioden 2022-2037. Utredningen visade behov av robusthetshöjande åtgärder likt trådsäkring och plankorningsåtgärder. Region Kalmar län saknar i utredningen en detaljstudering av järnvägen för att kunna identifiera framtida investeringsbehov som också ökar järnvägens kapacitet och hastighet. Inför kommande planperiod kommer därför två två etappvisa utredningar av järnvägen att genomföras av Region Kalmar län.

Övergripande utredningar visar behov av nya mötesspår på flera platser längs stråket Kalmar-Linköping och inför kommande planperiod ska sträckan Vimmerby-Kisa detaljstuderas för att identifiera var ett nytt mötesspår bör placeras.

Det finns stor potential i att nyttja Stångådalsbanan för fler godsflöden, men banan har idag låg kapacitet och saknar exempelvis elektrifiering. Södra Cells anläggning i Mönsterås nyttjar Stångådalsbanan för godshantering. En detalj-

studie av sträckan Kalmar - Sandbäckshult ska genomföras för att ge en bättre bild av behoven och kostnaderna längs sträckan. Bland annat har ett triangelspår i Sandbäckshult samt behov fler mötesspår identifierats som möjliga åtgärder längs sträckan.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att utreda vilka brister, behov och möjliga lösningar som finns för etapperna av järnvägen. Syftet är även att ta fram en ekonomisk kalkyl för investeringarna. Utredningarna ska samordnas med befintlig utredning för Triangelspår Berga, framtagen 2020.

Mål/förväntade resultat

Region Kalmar län avser att utreda bristen i egen regi tillsammans med berörda kommuner och aktörer längs banan. Förväntningen är att Trafikverket bidrar med den slutgiltiga faktagranskningen och ekonomiska analysen av utredningen.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Teknisk utredning med kostnadskalkyl för sträckorna Vimmerby-Kisa samt Kalmar-Sandbäckshult.	Region Kalmar län, Mönsterås kommun	Ett triangelspår lyfts i Handlingsprogrammet för transportinfrastruktur för Kalmar län.	2026: 2027: 2028: Utredning 2029:

Länsväg 137 Mobilitetshubb Brofästet

Ölandsbrons anslutning på Öland är placerad i mitten på ön, vilket innebär att det finns behov av vidare resor både söder och norr ut. I dagsläget är inte placeringen av bytet för busstrafiken på Öland optimal och en ny placering i direkt anslutning till brofästet har diskuterats under många år. En åtgärdsvalsstudie genomfördes under år 2024-2025 av Mörbylånga kommun där även Borgholms kommun, Region Kalmar län och Trafikverket deltog. Nästa steg för utredningen är att identifiera behov av vidare planarbete och utformning samt etappvis utbyggnad av mobilitetshubb vid brofästet.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att skapa en förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer till och från Öland. Mobilitetshubben ska vara säker och tillgänglig för oskyddade trafikanter och motorfordon och kan även fungera som en tydlig port till Öland.

Mål/förväntade resultat

Målet är att få till en avsiktsförklaring som identifierar vilka processer som ska genomföras och ekonomiska ansvarsområden. Förväntat resultat är en påskriften avsiktsförklaring som gör att mobilitetshubbens utformning och planering kan hanteras under kommande planperiod.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Finns ÅVS. Nästa steg är detaljplan och eventuellt vägplan.	Mörbylånga kommun förvaltar ÅVS:en från 2025 och identifierar nästa steg tillsammans med regionen och Trafikverket.	Bytespunkten är utpekad i Trafikförsörjningsprogrammet. Bytespunkten är utpekad i Mörbylånga kommuns remission av översiktsplanen.	2026: 2027: 2028: Starta igång process kring nästa steg för mobilitetshubben 2029:

Länsväg 136/137 Isgärde-Algutsrum samt Ölandsbron landfästena

Isgärde-Algutsrum har utretts i flera omgångar under 2010-talet. Sträckan var planerad för byggnation i samband med pågående projekt för resterande delar längs länsväg 136 men diskussioner kring projektet funktion ledde till att de sista avtalen inte signerades. Stråket behöver diskuteras på nytt under kommande planperiod.

2018 utreddes Ölandsbrons kapacitet i en åtgärdsvalsstudie. Utredningen visar att de stora bristerna för bron är vid landfästena på båda sidorna bron. ÅVS:en identifierar ett antal små och stora åtgärder enligt fyrstegsprincipen. En teknisk

utredning är beställd vilken kommer definiera åtgärder på platsen för kommande investeringar.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för resenärer till och från samt på Öland där det speciellt sommartid uppstår stora kapacitetsproblem.

Mål/förväntade resultat

Förväntningen är att identifiera nästa steg för att genomföra åtgärder som ger effekt för kapaciteten och tillgängligheten till och från Öland. Samsyn krävs mellan Trafikverket och Region Kalmar län kring vilka åtgärder som ska genomföras och när.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Teknisk utredning beställd för brofästena.	Region Kalmar län tillsammans med Trafikverket identifierar nästa steg.	Finns utpekad i Handlingsprogrammet.	2026: Påbörja arbetet med samsyn kring kommande åtgärder. 2027: 2028: 2029

Cykelinfrastrukturplan

Region Kalmar län följer Regionala transportplanens tilläggsdokument Cykelinfrastrukturplan för kommande cykelvägsinvesteringar längs statlig väg. Följande stråk för cykel ska därmed utredas under kommande planperiod:

- Länsväg 120 Emmaboda tätort (ÅVS initierad)
- Berga-Högsby

Två cykelobjekt är redan utredda och namngivna i planen för år 2022-2037. Dessa ska, om inget oförutsett händer, byggas innan dessa två nya objekt påbörjas.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att genomföra intentionerna i Cykelinfrastrukturplanen.

Mål/förväntade resultat

Målet är att skapa en bra bas av utredda cykelvägar längs statlig infrastruktur som kan byggas ut efterhand det finns tillgängliga medel eller andra avtal. Ett förväntat resultat är utredningar som ger indikation på olika finansieringslösningar och utformning som ger möjlighet att föra en diskussion kring upplägg och ansvar.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Se Cykelinfrastrukturplan.	Trafikverket, Emmaboda kommun, Högsby kommun, Region Kalmar län.	Cykelinfrastrukturplan	2026: Länsväg 120 Emmaboda tätort 2027: Länsväg 673 Berga-Högsby 2028: 2029:

E22 Mobilitetshubb Oskarshamn

Oskarshamn är utpekad som en del i stråket av mobilitetshubbar längs E22. Oskarshamn är en betydande tätort för resandeunderlag och staden är placerad på båda sidor om E22. En mobilitetshubb placeras bäst i anslutning till trafikplatsen för väg 37 där service redan är etablerat, stora arbetsgivare och sjukhuset är placerade. I samband med åtgärderna för det regionala objektet 37/47 kommer en ny sydlig påfart att byggas i anslutning till samma trafikplats vilket ger möjlighet för kommunen att exploatera ytorna längs E22 för bostäder. I samband med denna planering bör en mobilitetshubbs placering och funktion utredas.

Syfte inför utredning och genomförande

Syftet är att fortsätta arbetet med att tillskapa mobilitetshubbar längs E22 som ger möjlighet till god tillgänglighet och mobilitetslösningar.

Mål/förväntade resultat

Målet är att samplanera de insatser som görs på nationella infrastrukturen med kommunens planeringsarbeten och att skapa en process som följer de olika planeringsprocesserna åt. Ett förväntat resultat är ett förslag på mobilitetshubb som har god tillgänglighet och identifierade behov för platsen och som ger grund för en samsyn mellan kommun, region och stat.

Utredningsbehov	Ansvarsfördelning	Koppling till styrande dokument	Tidsplan
Utreda bästa placering av en mobilitetshubb i samband med detaljplanarbete.	Oskarshamns kommun, Region Kalmar län, Trafikverket.	Bytespunkten är utpekad i Trafikförsörjningsprogrammet.	2026: 2027: 2028: 2029: Utredning

Utöver brister med utredningsfokus inför kommande plan finns ytterligare behov i länet som dessvärre inte kunnat prioriteras för vidare utredning i detta skede.

Sträcka	Berörd kommun	Brist
E22 Gladhammar-Verkeback	Västervik	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
E22 Genomfart Mönsterås	Mönsterås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
RV 40 Toverum-Hyttan	Västervik och Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
Rv 25 Eriksmåla-Hovmantorp	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Viltåtgärder. ÅVS påbörjad på delar av sträckan.
Länsväg 120	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
Rv 37/47 Bockara-Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder
Rv 34 Högsby - Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 28 Emmaboda-Muggetorp/Vissefjärda	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 47 Järnforsen	Hultsfred	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
E22 70-sträckor	Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar, Torsås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.



Miljökonsekvensbeskrivning

Regional transportplan lyder under förordningen för läns-transportplaner, får uppdraget preciserat via regeringens direktiv och ska bidra till att nå de transportpolitiska målen. Den tilldelning som ges länets infrastruktur ska därmed räckta till många insatser och visioner kring länets utveckling. Ett stort fokus för tillgänglighet och trafiksäkerhet har under många år varit att förbättra väginfrastrukturen genom mötesseparering. Detta skapar möjlighet till tryggare och snabbare resor och förstärker de befintliga strukturerna som finns i länet idag. Den tilldelning som ges Kalmar län via direktivet från regeringen ger möjlighet till ett nytt mötesseparerat stråk om ca 2 mil på en tolvårsperiod. Detta gör att förändringar i väginfrastrukturen tar lång tid. Parallellt med detta kan regionen planera för cykelinfrastruktur, kollektivtrafikåtgärder och mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder, men även dessa insatser kan ibland ta lång tid att genomföra. Den låga tilldelningen gör att vissa åtgärder som hade ökat länets tillgänglighet ur ett regionalt och nationellt perspektiv inte kan genomföras och att färre insatser kan läggas på oskyddade trafikanter. Regional transportplan innefattar åtgärder i den fysiska miljön och kan i dagsläget inte finansiera tex steg 1 och 2 åtgärder eller andra former av beteendepåverkande åtgärder.

Parallellt med revideringen av länstransportplan pågår ett arbete med att ta fram en regional trafikstrategi. Denna kommer att ha ett bredare angreppssätt på exempelvis mobilitetsfrågor, aktiv mobilitet, hälsa, digitalisering, landsbygd, trafiksäkerhet, tillgänglighet, samhällets behov av omställning etc. Strategin kommer också att genomgå en hållbarhetsanalys gentemot bland annat Agenda 2030. Stort fokus kommer även finnas på barnperspektiv och jämlikhets- och jämställdhetsfrågor. Regional trafikstrategi kommer att fungera som en brygga mellan den mer övergripande Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och länstransportplanen, som är mer av en långsiktig genomförandeplan för den regionala infrastrukturen i länet. Läns-transportplanen fokuserar därmed i sin utformning mer på att hantera objekt, brister och planeringsförutsättningar (för kommun, region och stat). De strategiska ingångarna kring regionens ställningstagande ska framgent finnas i trafikstrategin.

Sammanfattning miljöbedömning

Nedan sammanfattas resultatet av den miljöbedömning som gjorts av Kalmar läns regionala transportplan 2026-2037. Region Kalmar län har i avgränsningsområdet med Länsstyrelsen i Kalmar län bedömt att den miljökonsekvens-

bedömning som togs fram för planen 2022-2033 kan nyttjas som grund och revideras inför denna planomgång. De stora objekten i planen är fortfarande de samma och planen är i stort uppbyggd på samma sätt.

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 planerade bullerskyddsåtgärder. 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 vägglängd. 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 miljö kvalitetsnormer, eller vattenskyddsområden. Åtgärder 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 åtgärder 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 miljö kvalitetsmålet **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 regional transportplan 2022-2033), men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i den regionala transportplanen 2026-2037 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 miljöbedömningsförordningen (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 1 april 2025. 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 2024-2029** och **Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033**, som båda remitterats till hela länet. Handlingsprogrammet 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. Trafikförsörjningsprogrammet är lagstadgat och lägger fast de långsiktiga strategierna för kollektivtrafikens utveckling, målbilder och strategiska val.

Den regionala transportplanen innefattar såväl ett antal större investeringar (namngivna vägobjekt), men även mindre investeringar av typen kollektivtrafik-, trafiksäkerhets-, framkomlighets- samt cykelåtgärder, vilka inte pekas 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, reserådgivning 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. Region Kalmar län har intentionen att i pågående arbete med Regional trafikstrategi fördjupa kunskapen kring hållbart resande och identifiera åtgärder som passar att arbeta vidare med i Kalmar län.

5.4 Avgränsning betydande påverkan

Syftet med nedanstående avgränsning av MKB:n till den regionala transportplanen för 2026-2037 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 nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**, TRV 2024/124495. 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
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende miljö kvalitetsnormer för vatten)
- Hushållning med naturresurser (avgränsas i denna MKB till miljöpåverkan avseende riksintressen)

5.4.2 Avgränsning gentemot miljömål

MKB:n för den regionala transportplanen 2026-2037 tar upp planens måluppfyllelse vad gäller följande 13 av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Se avsnitt 5.7 **Bedömning enligt miljömålen**. Tre miljö kvalitetsmål: **Skyddande ozonskikt, Säkerstrålmiljö samt Storslagen fjällmiljö** bedöms inte beröras och tas inte upp i MKB:n.

5.4.3 Tidsmässig avgränsning

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta miljökonsekvenser fram till år 2045. Det är samma avgränsning som föreslås i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen. Det främsta motivet är att andra effektbedömningar och basprognosen använder 2045 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 2022-2033 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 2026-2037.

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

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 2024, något glesare befolkad än snittet i riket, som låg på 25,8 invånare per kvadratkilometer år 2024. Det ger ett bilberoende som inte kan mötas upp helt av kollektivtrafik, cykel eller gångresor.

I Trafikförsörjningsprogrammet står att som anger att ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn. År 2024 hade Kalmar län 545 personbilar per 1 000 invånare,

att jämföra med snittet i riket som låg på 470 personbilar per 1 000 invånare (Källa: Trafikanalys). När det gäller tillgängligheten till dagligvarubutiker med fullsortiment är den generellt god i länet. Mer än 95 procent av befolkningen har mindre än 10 km till sin närmsta butik. Förändringen i antalet butiker över tid visar att det funnits en nedåtgående trend som sedan stannat av. Från 1996 till 2024 har antalet dagligvarubutiker med fullsortiment i länet minskat från 220 till 135 butiker (minskning med 38 procent). Av de 135 butiker som finns är 25 belägna på avstånd med längre än 10 km till annan butik med fullsortiment (Källa: Regionalt serviceprogram för Kalmar län 2026-2030). 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 2024 hade alla länets kommuner utom Emmaboda och Mörbylånga mer cykelväg per invånare än genomsnittet i riket (räknat i meter per invånare). Slutsatsen man kan dra är att länet har goda förutsättningar att öka cyklandet om utbudet anpassas till invånarnas förväntningar.



5.5.3 Trafikutveckling

Behovet att resa kommer att fortsätta öka. Enligt Trafikverkets basprognos 2045 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 26 % från år 2019 till år 2045. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 47 % under samma period och persontransportarbetet per buss med 8%. Det sammanlagda transportarbetet för persontrafiken med färdställen bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %. Trafikarbetet på vägarna i Kalmar län (räknat i miljoner fordonskilometer per år) har av Trafikverket bedömts öka med 0,6 % per år under perioden 2019-2045. Det är något mindre än riksgenomsnittet på 0,88 % per år under samma period.

5.5.4 Sociala aspekter

I enlighet med Region Kalmar läns rutiner har en analys kring Barnets bästa genomförts under arbetet med regional transportplan. På samma sätt som flera av miljöaspekterna behöver utredas vidare när en mer detaljerad nivå på planering genomförs behöver sociala aspekter betraktas närmare i flera steg. I den fas som regional transportplan hanterar kan dock bedömningar kopplat till vem som gynnas av beslutet kring namngivna objekt och val av medeltilldelning göras. De stora objekten i planen som på sikt förbättrar flödena mellan stora geografier och ger möjlighet till förstora arbetsmarknadsregioner gynnar ofta den del av befolkningen som har högre socioekonomiska standard. Den gruppen tar i högre utsträckning arbeten som kräver

pendling och har en smalare arbetsmarknad som kan kräva längre förflyttningar för att hitta jobb som matchar bostadens placering. Stora infrastrukturinvesteringar bedöms inte ge stor påverkan på barns vardag, men inte heller på människor med olika sexuell eller etnisk bakgrund. I ett landsbygds-län som Kalmar län kan förbättringar i infrastrukturen leda till att människor kommer närmare varandra i vardagen och de investeringar som görs kan inte i sak härledas till speciellt utsatta grupper eller barriäreffekter i länet.

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. Totalt sett bedöms den regionala transportplanen medföra ökad klimatpåverkan. Det gäller i jämn utsträckning för både planalternativet och för nollalternativet, eftersom båda alternativen innefattar ungefär samma utbyggnadsförslag.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet	+	<p>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 vilket bedöms medföra möjlighet till minskat bilanvändande och ökad möjlighet till fysisk aktivitet genom cykel och gång. Ny gång- och cykelinfrastruktur är extra viktigt för barn som ges ökade möjligheter till friare och tryggare rörelsemönster i sin vardag.</p> <p>Via medelstilldelning till kollektivtrafiken förbättras tillgänglighetsanpassningen i den fysiska miljön kring hållplatser.</p> <p>Totalt sett bedöms planens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ge en viss positiv effekt på människors hälsa. Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder.</p>
Befolkning	+	<p>Flera av planens investeringar, såväl de större namngivna som de mindre åtgärdspaketet, innebär satsningar på gång- och cykelvägar, korsningsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder, som ger ökad trygghet, tillgänglighet och bekvämlighet i transportsystemet. Förbättrad infrastruktur för oskyddade trafikanter skapar ett mer tillgängligt samhälle för alla grupper och åldrar i samhället och ökar jämlikheten.</p> <p>Totalt sett bedöms planen ge en positiv effekt på aspekten Befolkning. Möjligheterna att gå, cykla och nyttja kollektivtrafiken förbättras.</p> <p>Förutsättningar för barn och ungas självständiga mobilitet ökar.</p> <p>Tillgängligheten till transportsystemet ökar för grupper som kan vara utsatta för bristande tillgång till funktioner i samhället, såsom socioekonomiskt utsatta grupper och personer med funktions-nedsättning.</p> <p>Det gäller i större utsträckning för planalternativet än för nollalternativet, eftersom planalternativet innefattar ytterligare åtgärder.</p>

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
Luft	(+/-)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små förändringar jämfört med nuläget.</p>



FOKUSOMRÅDE HUSHÅLLNING AV RESURSER		
Miljöaspekt/Delaspekter	Påverkan	Kommentar
<p>Vatten Aspekten har i denna MKB avgränsats till miljö kvalitetsnormer</p>	(+)	<p>Flera av planens större investeringar innebär att åtgärder vidtas på vägar som korsar eller ligger nära vattendrag eller grundvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Ett par av de större investeringarna berör även vattenskyddsområden.</p> <p>Åtgärder som medför att statusen på en vattenförekomst eller grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer försämras är inte tillåtna. Möjlighet finns att förbättra förutsättningarna för grundvattenförekomstens påverkan från trafiken genom ex säkrare miljöåtgärder för vägens avvattningsområden. 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 miljö kvalitetsnormer. Planalternativet bedöms vara likvärdigt med nollalternativet.</p>
<p>Hushållning med naturresurser Aspekten har i denna MKB avgränsats till riksintressen</p>	+	<p>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. 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 (Lv 136 samt Rv 37/47), är samtliga av riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap</p> <p>8 §. Planens åtgärder bedöms stärka dessa riksintressens värden.</p> <p>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.</p>

5.6 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 motverkan 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 försurnande 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 infrastrukturanläggningar 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.

Miljömål	Bedömning	Kommentar
Hav i balans samt levande kust och skärgård	0	Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen. 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 måluppfyllelsen vad gäller havets, kustens och skärgårdens biologiska mångfald.
Myllrande våtmarker	0	Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen De åtgärder som förs fram i planen berör våtmarker i liten omfattning.
Levande skogar	(-)	Planen bedöms i någon mån motverka måluppfyllelsen 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 måluppfyllelsen De åtgärder som förs fram i planen berör odlingslandskapet i liten omfattning.
God bebyggd miljö	+	Planen bedöms bidra till måluppfyllelse. 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 måluppfyllelsen 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 grönstruktur i byggd miljö. Detta kommer att hanteras i senare planeringsskeden Påverkan på måluppfyllelsen 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 fornlämningar 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 måluppfyllelsen. 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 till miljökonsekvensbeskrivning

Region Kalmar. Regional transportplan för Kalmar län 2026-2037. Remissversion 2025.

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

Region Kalmar. Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024–2029.

Trafikverket. Samrådsunderlag avgränsningssamråd – Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, TRV 2024/124495

Trafikverket. Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 TRV 2021/79143

Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2045.

KOLADA Cykelväg i kommuner (2025-06-10). KOLADA Fri sökning

Statistiska centralbyrån. Befolkningstäthet i Sverige. (2025-06-10). SCB Statistikdatabasen

VatteninformationsSystem Sverige, VISS. Vattenkartan (miljökvalitetsnormer för vatten). Länsstyrelsernas geodatakatalog

Länsstyrelserna. Digital miljöatlas (riksintressen). Länsstyrelsernas geodatakatalog

Trafikverket, Länsväg 136 Isgärde-Rälla Trafikverket. Granskningshandling, Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Isgärde-Rälla, Mörbylånga kommun och Borgholms kommun, Kalmar län, Vägplanbeskrivning TRV 2020/41260 2023-05-02

Trafikverket, Länsväg 136 Ekerum-Borgholm Trafikverket. Samrådsunderlag – Väg 136 Ottenby-Borgholm, delen Ekerum-Borgehage, GC-väg Åtgärdsnummer: V87833343 2025-03-07

Trafikverket, Riksväg 37/47 Bockara-Århult Trafikverket. Samlad effektbedömning Rv 37/47 Bockara – Århult. Objektnummer: VSO090a Ärendenummer: TRV 2024/35446. 2024-12-20.

Trafikverket, Samrådshandling Väg 37/47, Århult – trafikplats Oskarshamn. Väg 37/47, Århult - trafikplats Oskarshamn S. Vägplan. S TRV 2020/137232 2023-06-01. Samlad effektbedömning väg 37, 47 Århult – Oskarshamn. Objektnummer: VSO090b Ärendenummer: TRV 2024/35446. 2025-03-21.



Region Kalmar län

regionkalmar.se