



15 april 2024

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

På uppdrag av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har Trafikverket remitterat *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*, rapport 2024:003. Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv 2023-06-15, Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737).

Västerviks kommun, fortsatt kallad Kommunen, har visionen att vi ska vara ett samhälle där livskvalitet står i fokus varje dag. Ett samhälle där medborgarna, gamla som unga, känner glädje, tillhörighet och stolthet över att leva, arbeta och bo.

Som landsbygdskommun med långa avstånd till större städer och andra tillväxtorter behöver Kommunen delvis utvecklas på egen hand, men för att skapa tillväxt i form av inkomster och produktivitet är det väsentligt med god fysisk och digital kommunikation med omvärlden. Kortare restider inom och utanför kommunen, en hållbar och tillgänglig kollektivtrafik samt en bra och heltäckande digital infrastruktur är några av Kommunens inriktningar. Frågan om tillgänglighet till bland annat storstadsgeografier är av stor vikt för Kommunens fortsatta utveckling. Både människors tillgänglighet till arbetstillfällen inom och utanför Kommunen samt näringslivets möjlighet till kompetensförsörjning och godstransporter bör beaktas i det fortsatta arbetet med att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet.

Kommunen har valt att lämna ett yttrande över inriktningsunderlaget och utgår från rollen som samverkande part i statlig infrastrukturplanering. Kommunen är en del av Region Kalmar län och vill genom denna skrivning tillstyrka de punkter Region Kalmar län har framfört.

Liksom Region Kalmar län vill Kommunen särskilt understryka vikten av dialog med kommuner och regioner kring objekt aktuella för nationell plan. Då avtal eller avsiktsförklaring tecknas finns en förväntan att objektet skall prioriteras in i den nationella planen och att objektet sedan skall genomföras. Vidare finns en problematik med nuvarande hantering av planen då det kan uppstå låsningseffekter när kostnadsdrivande projekt tenderar att genomföras trots att nyttorna visat sig låga i senare skeden. Kommunen är enig med Region Kalmar län



att det måste grävas djupare i möjligheten att finansiellt hantera stora infrastrukturobjekt utanför gängse planprocess för att tillgängliggöra medel till andra objekt med hög samhällsnytta.

En utredning om Stångådals- och Tjustbanornas funktion för regional utveckling har i dagarna publicerats där Trafikverket bedömt att ökad robusthet och tillförlitlighet är det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling. I Utredningen föreslås fördjupad och trafikslagsövergripande analys, för att identifiera de mest transporteffektiva åtgärderna.

Kommunen välkomnar denna typ av satsningar, men utan utökat ramanslag eller att medel frigörs genom att finansiera större objekt utanför gängse planprocess, riskerar dessa typer av nyttor att inte kunna prioriteras.

Kommunen anser det positivt att tydliggöra planens olika delar men önskar ett förtydligande genom att kategorisera objekt i planen efter redovisade kategorier. Kommunen ser det dock som problematiskt att namngivna objekt i planen kan komma att omprövas. Den nationella transportövergripande planen fungerar idag som planeringsunderlag i de kommunala planprocesserna samt för näringslivet vid planeringen av större investeringar och lokaliseringar. Att namngivna åtgärder riskerar att utgå vid en revidering av planen skapar en osäkerhet och planen tappar förutsägbarhet och legitimitet.

Kommunen välkomnar att inriktningsunderlaget beskriver att det finns bundna objekt vilket medför att kringliggande objekt, exempelvis förbifart Söderköping, inte riskerar att utgå från nationell transportplan. Vidare noterar Kommunen beskrivet behov av att förstärka öst-västliga transportmöjligheter i hela Sverige i samband med NATO-ansökan. I rapporten "Förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029)" lyfts objekt, exempelvis förbifart Eksjö, som ligger i linje med uppmärksammat behov. Kommunen önskar att även denna aspekt inräknas som kriterier i utpekande av bundna objekt.

I inriktningsunderlaget har avvägningen initialt gjorts att de regionala transportinfrastrukturplanerna får samma ekonomiska ramar som föregående plan. Detta trots att ca 70 procent av dödsfallen på det statligt ägda trafiknätet sker på vägar under regionalt ansvar. Region Kalmar län består till stor del av infrastruktur som behandlas i den regionala transportplanen exempelvis Kommunens vägkoppling mot närmsta storstadsgeografen Linköping. Kommunen vill framhålla vikten av ökad medelstildelning till de regionala planerna för att möta identifierat behov och möjliggöra ökad produktivitet och utveckling i Kommunen.