

## YTTRANDE

2017-12-07

### Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

#### Sammanfattande synpunkter

- Oacceptabelt att planen inte markerar några namngivna investeringar på järnväg i Kalmar län.
- För att öka länets funktionalitet och tillgänglighet behövs investeringar på Kust till kustbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan.
- E22 förbifart Mönsterås måste tas med i planeringen.
- Förslaget att, som en del i att intensifiera arbetet med Nollvisionen, avsätta medel från nationell plan till regionala planer för samfinansierade trafiksäkerhetsåtgärder ser Regionförbundet som mycket positivt.
- Investeringar behövs både i väg- och järnvägsinfrastruktur i länet, främst i Oskarshamn och Mönsterås med satsningar bl.a. på E22, för att gynna ett växande näringsliv med ökade godsvolymer. Företagen i länet aviserar önskemål om att köra mer gods på järnväg.
- Vid utbyggnad av ny höghastighetsbana krävs goda anslutningar med regionala järnvägar och trafikupplägg med hög tillgänglighet för att de sydöstra länen inte ska stå utanför ny stambanas effekt på samhällsutvecklingen.
- Digitalisering bör implementeras i den löpande planeringsverksamheten.

## Erbjudande från Kalmar län

Kalmar län lider av stora brister i funktionalitet och tillgänglighet. Med nuvarande infrastrukturella förutsättningar är det svårt att minska antalet arbetsmarknadsregioner, ett mål i enlighet med RUS. Länets position i Sydsverige ger oss ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. För att kunna nyttja vårt strategiska läge behöver länet funktionella och snabba resor inom den egna regionen, till angränsande län men även till storstadsregionerna. Samtidigt leder bristerna i funktionalitet till att växande industri i länet hämmas i sin utveckling och deras godshantering försvåras.

Kalmar län ser det som avgörande att investeringar görs i järnvägarna i länet. Kust till kustbanan är södra länets koppling till tillväxtmotorerna Växjö och Karlskrona och binder samman Linnéuniversitetets huvudorter. Stångådalsbanan kan minska avstånden i den norra delen av länet till Östergötlands arbetsmarknadsregioner och Tjustbanan kan helt binda samman Västervik med Linköpings arbetsmarknadsregion. Detta är enormt viktigt då Västervik idag är en isolerad arbetsmarknadsregion.

Med denna bakgrund **begär kommunerna i Kalmar län, Regionförbundet och Landstinget att regeringen i beslutet om Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 ger Trafikverket i uppdrag att inleda en förhandling med Kalmar län i syfte att ta fram en samlad handlingsplan** för hur de stora bristerna i funktionalitet ska kunna minimeras eller helt undanröjas. Planen ska inkludera konkreta objekt som exempelvis nya mötesstationer, kurvrätningar, spårbyten och elektrifiering. **Regionen är beredd att bidra till medfinansiering i en sådan förhandling så att en lösning är möjlig.**

### Kalmar Karlskrona Växjö-paketet

Kalmar län ser nu hur staten tillsammans med kommuner och regioner gör uppgörelser om bostadsbyggande som motprestation för investeringar i infrastruktur och vi delar uppfattningen att detta kan vara ett framgångsrikt koncept för att nå ökad attraktivitet och framgång. Kalmar, Karlskrona och Växjö har tagit fram följande förslag på uppgörelse för Sydöstra Sverige:

Kommunerna ser att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i sydöstra Sverige. Kalmars, Karlskronas och Växjös arbetsmarknadsregioner har idag närmare 400 000 invånare. Befolknings- och näringslivsutvecklingen är god. En akilleshäl, framlyft inte minst av OECD, är brister i infrastrukturen, både mellan residensstäderna, inom regionen som helhet och till övriga marknader i Sverige och Europa.

Sydöstra Sveriges attraktionskraft är stor och vi ser en trend att den fortsätter att öka. Linnéuniversitetet med bas i Växjö och Kalmar är en del i denna ökning. Höstterminen 2017 kom universitetet på femte plats vad gäller antalet antagna studenter.

Tillsammans med Blekinge Tekniska Högskola hade Linnéuniversitetet enligt den senaste nationella statistiken det näst högsta antalet förstaårsstudenter av alla svenska universitet och högskolor.

Tillsammans med övriga kommuner inom arbetsmarknadsregionerna är man beredda att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs i Stockholm eller övriga storstadsregioner.

Därför förväntar kommunerna sig samma typ av uppgörelse som nåtts i samband med Sverigeförhandlingen. Med andra ord att kommunala investeringar i nya bostäder kan växlas upp mot statliga investeringar för bättre kommunikationer även för vår del av landet. Det skulle innebära en statlig medfinansiering motsvarande ett flertal miljarder kronor för vår region precis på samma sätt som för Stockholmsregionen.

## Näringsliv Kalmar län

I regeringens direktiv (rskr. 2016/17:101) står att ”näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar med resten av världen. Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen”. Uppdraget är att såväl den nationella som den regionala planen ska redovisa åtgärder för godstransporterna som vidmakthåller och utvecklar den befintliga infrastrukturen.

I Kalmar län är den tunga industrin stark. Här finns väletablerade företag med tunga godstransporter som fraktar material och färdiga produkter både inom Sveriges gränser och på export till utlandet. Kalmar län består av 2,4 % av Sveriges befolkning men har en utrikes varutransport på 4,3 % av Sverige sammanlagda exportandel. Inrikes varuflöden från länet ligger på 3,1 %.

För företag som Scania CV AB och Södra Skogsägarna i Mönsterås är en väl fungerande infrastruktur för godsflöden av avgörande betydelse för fortsatt framgångsrik utveckling. Södras anläggning hanterar inkommande 300 fordon/dygn året runt. Av Scantias produktion av lastbilshytter går 75 % till sammansättningsfabriker i Holland och Frankrike. Scania och Södra har de senaste åren gjort miljardinvesteringar för framtiden i sina anläggningar. Både Scania och Södra aviserar tydligt behoven av att kunna frakta mer gods på järnväg. Det är idag inte möjligt på järnvägsnätet i Kalmar län. Detta på grund av eftersatta investeringar och de långa ledtiderna på Stångådalsbanan samt för låg kapacitet på Kust till kustbanan. Stora investeringar för renovering, upprustning och kapacitetshöjande åtgärder krävs i hela järnvägsnätet i Kalmar län för att kunna möta upp näringslivets behov av ökade godstransporter.

I Kalmar län finns många av den svenska besöksnäringens mest kända varumärken, bland annat Astrid Lindgrens Värld, Borgholms Slott, Kalmar Slott, Solliden, Glasriket och Visfestivalen i Västervik. Besöksnäringen har fem starka destinationer: Öland, Kalmar, Glasriket, Astrid Lindgrens Vimmerby och skärgårdsstaden Västervik. Förutom den långa kuststräckan finns stora natur- och kulturvärden i inlandet bland annat i form av skog och fiskesjöar. Besöksnäringen har en stark tradition i länet och är i stora delar platsbunden med koppling till länets genuina natur- och kulturmiljöer. Belastningen på infrastrukturen varierar i och med detta stort under året och speciellt under sommartid är trafikflödena höga, Kalmar län är Sveriges fjärde största besökslän under sommarhalvåret.

Regionförbundet i Kalmar län har tillsammans med Oskarshamns kommun, inom ramen för Craftsamling, den 1 februari 2017 tillskrivit regeringskansliet om satsningar på infrastruktur i Oskarshamn. Skrivelsen är en del i dialogen som regionen för med näringsdepartementet om konsekvenserna av en förtida utveckling av två reaktorer vid kärnkraftverket i Oskarshamn.

## Hur vill vi att Sverige ska utvecklas?

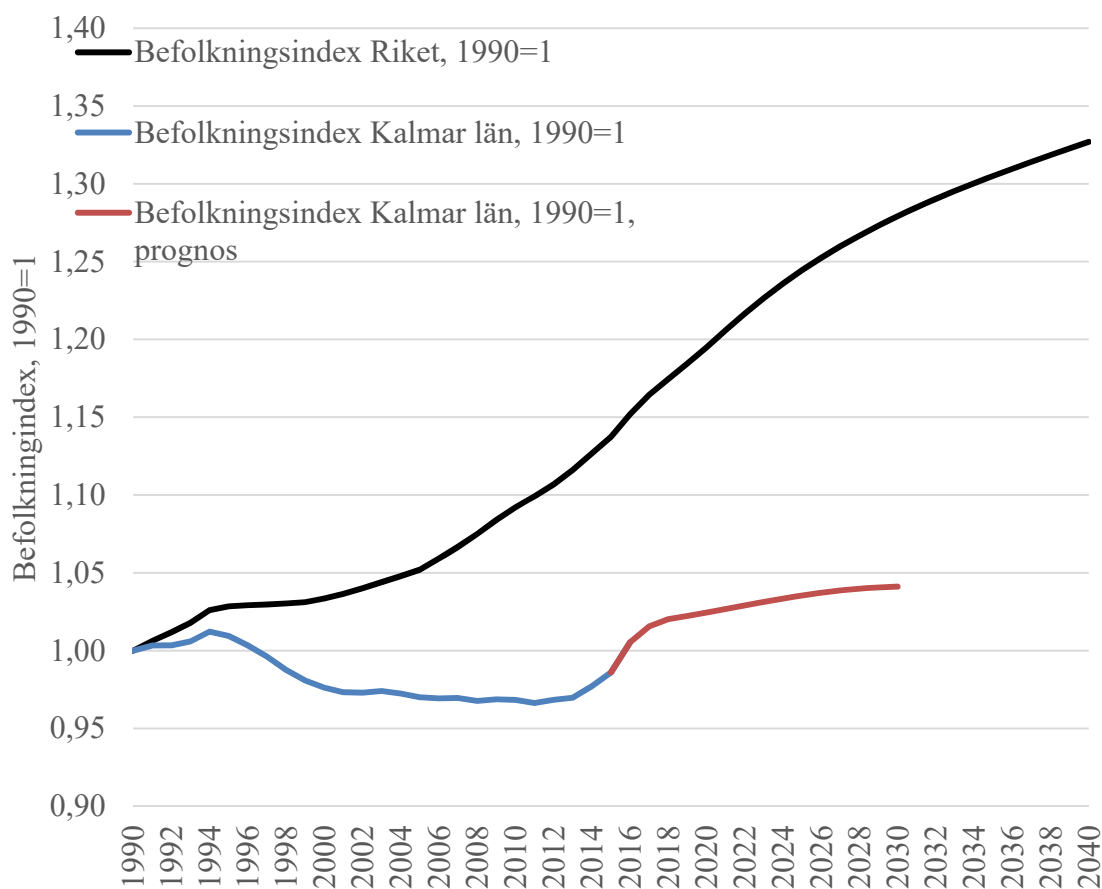
Trafikverket använder i sin planering olika former av prognoser för att utröna var satsningar i landet ska ske. En modell som är nödvändig för att kunna utföra strategisk planering. Men om planeringen för investeringar enbart väljer att följa denna typ av prognoser kommer delar av landet att sacka efter.

Den figur för befolkningsutveckling som presenteras på sidan 52 i planen visar enorma ökningarna för Sveriges storstadsregioner, kontinuerlig utveckling för en tredjedel av landets län och en nedåtgående trend för resterande tredjedel. För att skapa utveckling i de län som inte visar en betydande prognostiserad befolkningsökning måste insatser göras, exempelvis i infrastruktur. Ökad befolkning skapar ökade behov av investeringar. En fördelningspolitik skulle skapa jämnare utfall av investeringar i hela landet och därmed även öka attraktiviteten och tillgängligheten i hela landet och minska trängselproblem, och därmed investeringsbehov i storstadsregionerna.

Dock är det viktigt att notera att tillväxten på länsnivå inte avslöjar omfördelningar inom länen. Här är trenden mycket tydlig mot urbanisering till främst residensstäderna medan trafiknätet är gjort för en mer distribuerad befolkning. Urbaniseringen i sydöstra Sverige skapar därmed stor potential att bygga samman arbetsmarknader.

Prognoserna för kustlänen Kalmar och Blekinge innebär en fördubbling av godset men inte samma prognostiserade befolkningsökning. Detta innebär att den sydsvenska trafikens nationella betydelse ökar i två dimensioner – regionens produktiva arbetspendling kommer att öka i betydelse givet befolkningstillväxten och den kraftigt ökande internationella godstrafiken kommer bidra till produktivitet och därmed tillväxt.

En nyanserad bild av befolkningsprognosen för Kalmar län presenteras i figuren nedan:





Bilden visar Ansvarskommitténs beräkningar av de lokala arbetsmarknadsområdenas utbredning 2030. Här syns tydligt behoven av ökade arbetsmarknadsområden i de sydöstra delarna av Sverige. Detta kan enbart förbättras genom investeringar i infrastruktur och då främst i järnvägsnäten.

## Regionsamverkan Sydsverige

Regionförbundet i Kalmar tillsammans med regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Blekinge, Skåne och Halland, samverkar inom Regionsamverkan Sydsverige över regiongränserna inom flera politikområden. Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturområdet utifrån ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. RSS lämnar ett separat yttrande till regeringen men Regionförbundet i Kalmar län vill styrka samarbetet genom ett utdrag ur vårt gemensamma yttrande:

En genomtänkt infrastruktur är en grundförutsättning för samhällets förbättring. Tillgänglighet till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktiga i människors vardag. Transportsystemets kapacitet, funktionalitet och tillförlitlighet, både för personer och gods, är även avgörande faktorer för företagens konkurrenskraft och attraktivitet. Det strategiska läget gör att ett starkt Sydsverige gynnar hela Sveriges tillväxt och framsteg.

Regionsamverkan Sydsverige har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter i ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”. Vi har även gjort en gemensam prioritering av åtgärdsförslag i Sydsverige för planperioden 2018-2029. De åtgärder som Regionsamverkan Sydsverige föreslår är de vi ser ger de bästa förutsättningarna för Sydsveriges och Sveriges tillväxt utifrån ett helhetsperspektiv.

Vi noterar att ett flertal av de sydsvenska åtgärdsförslagen har tagits med som namngivna åtgärder i Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2018-2029.

**Vi ser därmed det positiva resultatet av att gemensamt definiera behov av åtgärder som ger bäst utfall för hela den sydsvenska geografin och att utifrån denna prioritering sedan kunna diskutera förslaget med Trafikverket och regeringen.**

Regionsamverkan Sydsverige vidhåller dock att störst nytta av föreslagna åtgärder uppnås först när alla de åtgärder vi föreslagit genomförs i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra. Förslaget linjerar väl med de prioriterade samhällsutmaningarna som regeringen pekat ut i planeringsdirektivet, där regionerna är viktiga spelare i att verka för en hållbar utveckling.

## **Ställningstagande nationell plan – namngivna åtgärder**

### **E22**

Det finns en tydlighet i den nationella planen kring utbyggnad och kapacitetshöjande åtgärder på väg E22. Det är positivt att så många satsningar sker på E22 både inom och utanför Kalmar län. Regionförbundet i Kalmar län saknar dock objektet förbifart Mönsterås som så snart som möjligt måste tas in i den nationella planeringen. Inför kommande planomgång måste nästa steg för E22 identifieras, exempelvis behov av trimningsåtgärder som mötessepareringar. Intentionen med åtgärderna är att höja hastighetsgränsen till 120 km/h.

### **Ölandsbron**

Reinvesteringar och underhåll på Ölandsbron är nödvändiga och Regionförbundet i Kalmar län ser positivt på att Ölandsbron blir ett namngivet objekt. Ett fortsatt arbete krävs dock med att förbättra angöringen till bron för att minska flaskhalsarna både på Öland och i Kalmar. Det är även viktigt att en öppen dialog förs med berörda kommuner, Kalmar länstrafik del av Landstinget i Kalmar län och Regionförbundet i Kalmar kring när olika åtgärder kommer att genomföras.

### **Järnväg**

Inga namngivna investeringar på järnvägsnätet i Kalmar län finns med i planen vilket är helt oacceptabelt.

## **Samfinansiering från nationell plan till regional plan**

Det förslag som tagits fram av Trafikverket att, som en del i att intensifiera arbetet med Nollvisionen, avsätta medel från nationell plan till regionala planer för samfinansierade trafiksäkerhetsåtgärder ser Regionförbundet som mycket positivt.

Stora delar av Kalmar läns viktiga vägnät för gods, näringsliv och daglig pendling behöver trafiksäkerhets- och hastighetshöjande åtgärder. På grund av att den ekonomiska tilldelningen till de regionala planerna är för liten kan inte vägnätet hanteras i den regionala planeringen under överskådlig tid. Ett vägprojekt med mötesseparering på runt två-tre mil tar i normalfallet upp cirka en tredjedel av planen. Det innebär att under en tolvårsperiod kan högst två större vägprojekt rymmas om regionen även ska kunna arbeta med andra betydelsefulla regionala utvecklingsfrågor som kollektivtrafik, cykel och flyg.

Kalmar län har många mil vägar genom landsbygd och skog. Här finns stora faror både för kollisionsrisker med andra trafikanter och för viltolyckor då som nämnts stora delar av vägsystemet i Kalmar län idag inte har mittseparering men även saknar viltstängsel. Kalmar län toppar statistiken i landet över antal rapporterade viltolyckor per 1000 personbilar. Ökat fokus måste till för utbyggnad av viltstängsel längs de mest trafikerade och drabbade vägarna i länet.

Regionförbundet ser förslaget om medfinansiering till regionala planer som ett tydlig ställningstagande för Sveriges landsbygd i en samhällsdebatt och via ekonomiska utfall som idag enbart tar ställning för storstadsregionerna.



Satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder från den nationella planen till regionala planer kommer att främst gynna landsbygdslän vars objekt inte rankas tillräckligt högt i nettonuvärdesbedömningar på grund av för låga trafiknivåer jämfört storstadsregionerna, men inte är desto mindre viktiga för säkerhetshöjande åtgärder för trafikanter.

Kalmar län prioriterar i första skede genomförande av **mötesseparering Målilla-Hultsfred** (1,2 mil) samt **mötesseparering Algutsrum-Borgholm** (2,5 mil). Dessa är viktiga kandidater för att driva på utvecklingen och öka möjligheten att nå Nollvisionen och gällande etappmål för trafiksäkerhet inom vägtrafiken. Behov av efterföljande objekt diskuteras med Trafikverket och kommer att vara definierade i regional transportplan för Kalmar län.

### **Järnvägar**

Regionförbundet i Kalmar län har som målsättning enligt RUS att öka länets tillgänglighet genom att minska antalet arbetsmarknadsregioner. Enligt OECD krävs bättre interna förbindelser inom Kalmar län och mellan våra grannlän. Det skapar ökad rörlighet för kompetensförsörjning och ökar möjligheten till resor för daglig pendling till arbete och studier. På grund av avstånden i länet är järnvägen en avgörande faktor för att kunna nå målet. Järnvägarna är också viktiga för näringslivet i länet, då det finns intentioner om ökade mängder godshantering på järnväg och då det stora antalet genererade bilresor från besöksnäringen kan minskas till förmån för ökat antal tågresor. **Det är därmed inte acceptabelt att det i planen inte finns namngivna åtgärder för järnvägarna i Kalmar län.**

Kalmar län ser att **investeringen på Kust till kust banan; Alvesta-Växjö** (investering vid ökad ram) är betydande för hela systemet och därmed ska tidigareläggas som namngivet objekt i planen. Järnvägen mellan Kalmar och Alvesta utgör en pulsåder för länet med en omfattande dagpendling mellan Linnéuniversitetets båda orter, Kalmar och Växjö. Kust till kust banan är en direkt länk mellan Kalmar-Göteborg vilket är en viktig förbindelser för den södra delen av Kalmar län med en av Sveriges storstadsregioner. Fortsatt behövs snabba och tätta tågförbindelser till stambanan i Alvesta också för att nå övriga två storstadsområden och internationella flygplatsen Köpenhamn/Kastrup. Hela sträckan Kalmar – Alvesta behöver på sikt dubbelspår för att kunna öka hastigheten och ge plats för såväl regional som storregional tågtrafik.

**Regionförbundet i Kalmar län har via sitt förslag till Regional transportplan inom ramen för länets anslagna medel lagt in samfinansiering till Kust till kust banan.**

Kalmar län har starka band till Östergötland, med ett sjukhussamarbete som inkluderar såväl tillgång till högspecialiserad vård som utbildning av läkare. Linköpings universitet är också den närmsta högre utbildningsorten i länets norra del och breddar tillgången till högre utbildning för hela länet. Snabba förbindelser och hög tillgänglighet till Linköping, liksom andra tillväxtmotorer i nära liggande län, är tydligt prioriterat i såväl länets regionala utvecklingsstrategi som kollektivtrafikstrategi och trafikförsörjningsprogram. Stångådalsbanan och Tjustbanan blir därmed viktiga inte bara för direktresor mellan tillväxtmotorer och lokala kärnor utan också fundamentala för att upprätthålla goda kommunikationer för länets inlandskommuner. Kompetensförsörjning och arbetskraft behövs både inom offentlig och privat sektor och välfungerande pendling mellan inland och stad är avgörande för rörligheten på arbetsmarknaden.

Stångådalsbanan och Tjustbanan är oelektrifierade, har signalsystemet radioblock och en genomsnittlig restidshastighet på 75 km/h. Det är mycket viktigt att en upprustning av dessa tågbanor sker till dess att signalsystemet ERTMS införs i Linköping så att tågen från Kalmar län kan gå in i Linköping. Sträckorna är inte trådsäkrade. En förkortad restid på sträckan Kalmar – Linköping från 3h till 2h och på sträckan Västervik – Linköping från 1h 45 min till 1h skulle kraftigt stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

Länets inriktning är att i en fortsatt dialog med Trafikverket försöka skapa förutsättningar för en fossilfri och snabbare tågtrafik med fortsatt goda anslutningsmöjligheter till Linköpings central. **Regionförbundet i Kalmar län har via sitt förslag till Regional transportplan inom ramen för länets anslagna medel lagt in samfinansiering till Stångådal- och Tjustbanan.**

Regionförbundet ser positivt på skrivningen om att ”huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikerats i dag även kan trafikerats i framtiden (s. 120)”. Regionförbundet i Kalmar län vill dock se en definition av vilka lågtrafikerade banor som kan komma att få ett försämrat tillstånd under planperioden, aviserat på sidan 104 i planen.

Trafikverkets förslag för ökad trafiksäkerhet på järnväg och väg innefattar ökad säkerhet i plankorsningar. Regionförbundet vill tillsammans med länets kommuner bistå med kunskap och kontakt med exempelvis markägare för att på bästa sätt minska antalet plankorsningar längs järnvägar i länet.

#### ***Tidtabellupplägg och gemensam tågupphandling***

Kalmar länstrafik arbetar med **nya tidtabeller** för Stångådal- och Tjustbanan där upplägget är ett pendeltågssystem i ändpunkterna på banan Kalmar-Vimmerby och Linköping-Vimmerby med avgång varje timme. Detta kompletteras med interregional trafik Kalmar-Linköping. Utredning om nya stationer ska göras.

Kalmar län förbereder nu, tillsammans med andra län i Sydsverige, en **gemensam upphandling av nya tågfordon** för Krösatågssystemet och Kustpilen om sammanlagt ett 80-tal fordon. Det finns stora vinster att göra om samma typ av fordon trafikerar hela systemet. Inköpskostnaderna blir lägre, service och underhåll blir billigare samtidigt som behovet av reservfordon minskar.

På de järnvägar som ännu inte är elektrifierade, Stångådal- och Tjustbanan, kan bimodala tåg (med dubbla driftsätt: el och förbränningsmotor) användas fram till dess elektrifieringen genomförs. Då tas modulen med förbränningsmotor bort. Ett annat alternativ är elektrifiering på delar av sträckan. Tåg med uppladdningsbara batterier kan då användas.

En stor investering har gjorts i en depå i Kalmar för underhåll och reparation av de regionala tåg som går på Kust till kust banan och Stångådal- och Tjustbanan. Den invigdes 2016. Tidigare underhölls tågen i Nässjö och Linköping men Kalmar tågdepå ligger nu i navet av banorna och leder därmed till minskad trängsel på stambanan samt färre tomtransporter.

### **Höghastighetsbana**

För Kalmar län, som inte är direkt berörd av ny höghastighetsbana, kommer tillförlitliga och snabba **anslutningar till höghastighetsstationerna via våra regionala järnvägar** vara avgörande för att kunna ta del av de samhällseffekter som höghastighetsbanan ger. Detta **kräver anslutning till Linköpings station** för regionala järnvägarna Stångådals- och Tjustbanan samt upprustning och elektrifiering av järnvägarna.

För södra delen av Kalmar län behövs en anslutning till höghastighetsbanan från Kust till kustbanan. Där **förespråkar Kalmar län en östlig dragning av höghastighetsbanan och ett stopp i Växjö/Alvesta**. Det är alltför resurskrävande att ställa om den regionala trafiken från Kalmar och Blekinge län till Värnamo. Det skulle ge resenärer från sydöstra Sverige ännu längre restider, vilket är mycket olyckligt i en situation där länen redan idag ligger långt från de snabba kommunikationer som utvecklas i övriga Sydsverige.

Regionförbundet i Kalmar län menar att utbyggnad av höghastighetsbanan bör skyndas på och att finansieringen av banan bör tas utanför nuvarande föreslagna medel för infrastruktur.

### **Näringslivspotten**

Regionförbundet i Kalmar län ser positivt på Trafikverkets intention att snabbt kunna bemöta näringslivets behov med forcerande åtgärder i infrastruktursystemet. Långsiktig och fortlöpande planering är viktigt för ett system med långa processer, men ibland kan snabba enkla åtgärder vara lösning på ett problem i infrastrukturen som hade kunnat leda till flytt eller nedläggning av ett företag.

Vi vill uppmärksamma Trafikverket och Regeringen på de omfattande förändringar som sker i näringslivet i Kalmar län. I Oskarshamn, som klassats som en sårbar kommun, avvecklas nu i förtid två reaktorer vid kärnkraftverket i Oskarshamn. Samtidigt fördubblar Scania sin tillverkning av lastbilshytter och bygger ett logistikcenter. Det kommer att ge en omfattande ökning av godstransporterna både norrut på E22 och västerut på väg 37/47. Scanias transporter av lastbilshytter går dels till Södertälje men hela 75 % fraktas västerut för att nå destinationer i Holland och Frankrike. Det finns ett stort behov av infrastrukturåtgärder, framförallt förbättrade trafikplatser och nya väganlutningar till E22.

Södra planerar för ökad produktion med ökat antal gods rörelser som naturlig följd. I dagsläget sker en mycket liten andel av företagets godstransporter på järnväg, majoriteten på väg men även delar via sjöfart. Företaget aviserar önskemål om ökade transporter via järnväg och ett triangelspår i Sandbäckshult längs Stångådalsbanan skulle avsevärt öka möjligheten för fler transporter via järnväg.

### **BK4**

Kalmar län har ett betydande näringsliv inom gröna näringarna bland annat inom skogsnäringen, framförallt första ledet i processen med avverkning och transport samt beredning till trä och massa.

Transport av timmer sker ofta på korta sträckor, inom radien av åtta mil, men trafikrörelserna är många.

Det idag utpekade Bärighetsklass fyra vägnätet, BK4, som innebär en högre totalvikt på upp till 74 ton måste utökas. Högre bärighetsklass ger stora fördelar för de tunga transporterna inom bygg- och skogsindustrin och kommer leda till ökad produktion och minskade utsläpp. Regionförbundet menar att BK4-nätet på sikt måste omfatta ett större sammanhållande vägnät i hela länet och även i angränsande län Kronoberg, Jönköping, Blekinge och Östergötland för att skogsindustrin ska kunna fortsätta utvecklas. Det är därför av **stor vikt att Trafikverket fortsätter arbetet med bärighetssäkring** och uppgradering av vägarna i Småland.

### Trimning

Regionförbundet välkomnar Trafikverkets förslag på trimningsåtgärder inte minst för väg, järnväg och kollektivtrafik. Vi ser behov av en god dialog med Trafikverket kring det förebyggande underhållet så att den regionala trafikens aspekter beaktas i genomförandeskeendet, som exempelvis genomförandetider, men även för att hitta de bästa lösningarna för kollektivtrafiken under underhållsperioderna. Kommande behov av trimning för Kalmar län är kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder för ökat kollektivt resande exempelvis snabba körfält för buss; Bus rapid transit system, pendlarparkeringar och perronger.

### Höjda hastigheter på lågtrafikerade vägar

Kalmar län har vissa delar av sin geografi som faller inom kategorin glesbefolkade områden och stora delar av länets vägnät klassat som lågtrafikerade vägar. Inom länet är långa avstånd från glesbygdsområdena till tillväxtmotorer och regionala centra ett faktum och bilen är då det mest aktuella valet av färdsmitt. I en rapport om hastighetsöversyn under 2016 aviserade Trafikverket hastighetsnedsättningar på många av länets vägar, speciellt i de inre delarna.

Hastighetsnedsättningarna går helt emot länets önskemål om att minska antalet arbetsmarknadsregioner och skapa kortare avstånd inom och utanför länet. Regionförbundet i Kalmar län yttrade sig gällande förslaget i maj 2016 och motsätter sig fortsatt hastighetsnedsättningar på länets vägar. Vi föreslår även att det vägnät beläget inom vårt län med låg ÅDT bör kunna klassas med högre hastighet även om mittseparering inte anlagts än. Den låga mängden trafik på sträckorna gör att trafiksäkerheten inte är lika hotad som vid höga ÅDT. Likaså bör stora delar av E22 kunna höjas från 100 km/h till 120 km/h.

### Cykel

**Väl utvecklade cykelvägar ser Regionförbundet i Kalmar län som en del av den regionala utvecklingen** och ökad cykling är en pågående trend i länet. Regionförbundet kommer arbeta vidare med Cykelstrategi för Kalmar län 2015 för att öka möjligheten att cykla säkert till arbetsplatser, skola och besöksmål. Regionförbundet i Kalmar län ser stora fördelar med att, som Trafikverket nämner, betrakta cykeln som eget transportsätt. För att människor ska fortsätta cykla och känna sig säkra i trafikmiljön krävs att cykeln inte hanteras med ad-hoc lösningar utan prioriteras från start i ett byggprojekt.

Det är viktigt att staten tar sitt ansvar för cykelvägar längs de statliga vägarna. Idag ligger kommunerna långt före i både cykelplanering och utbyggda cykelvägnät.

Behovet av att kunna transportera cyklar över Ölandsbron ökar, inte minst genom den nationella cykelled som anläggs på Öland. Länet vill understryka att det är Trafikverkets uppgift att sörja för en lösning av cykeltransporter över bron.

Regionförbundet i Kalmar län välkomnar ökad mätning av och kunskapsuppbyggnad kring cykel och dess specifika behov av infrastruktur. Utredningar bör omfatta både vardagscykling och cykling för besöksnäringens behov.

### **Kollektivtrafik**

**Länet har som ambition att utveckla ett BRT-koncept längs E22** för att kompensera för avsaknaden av en järnväg längs ostkusten. BRT-systemet planeras för en bytespunkt i varje kommun längs ostkusten. Investeringar för ett fungerande system planeras inom de närmaste åren vilket gör att utöver namngivna investeringar och trimningsåtgärder på E22 finns ett behov av investeringar även i bytespunkter. Ett gemensamt arbete pågår mellan Regionförbundet, Kalmar länstrafik, berörda kommuner längs E22 och Trafikverket för att driva detta arbete framåt. I det sammanhanget måste också en ny södra infart till Västervik hanteras.

För länets kollektivtrafik, såväl den allmänna som skolskjuts, färdtjänst och sjukresor är det nödvändigt att upprätthålla en godtagbar vägstandard även på landsbygden. Olika samfinansieringsformer för att utveckla bytespunkter, pendlingsparkeringar och säkrare cykelanslutningar kan bidra till att öka det kollektiva resandet även i mera glesbefolkade delar av länet.

Länets tillväxtmotor Kalmar utgör en nod för det kollektiva resandet i hela södra delen av Kalmar län och dess funktion är därmed avgörande för en fungerande kollektivtrafik. En ny stationslösning behövs i Kalmar som bättre svarar upp mot ett ökat resande och behovet av att kunna byta mellan olika trafikslag (buss/tåg/cykel/bil). I de tre plankorsningarna för väg/järnväg i centrum sker redan idag ett 70-tal bomfällningar mellan kl. 6-22. En utökad tågtrafik påverkar därför snabbt även andra trafikslag. För att kunna öka trafiken behövs även byte av ställverk på Kalmar station. Kalmar har också behov av att utveckla BRT inne i staden från Kalmar centrum – Lindsdal. Bostadsbyggandet är omfattande och det är inte längre möjligt att möta upp med parkeringsytor för arbetspendling med bil. Samfinansieringslösningar behövs för att hantera den snabba trafikökningen i staden.

### **Digitalisering**

Det är positivt att planen innehåller en tydlig beskrivning av behovet av att utveckla förmågor kring digitalisering och uppkopplad infrastruktur. Det bör förtydligas hur och att, del av, denna utvecklade förmåga omgäende implementeras i den löpande planeringsverksamheten och inte enbart hanteras med ett forsknings- och innovationsperspektiv.

Det är en bra inriktning att arbeta med såväl demonstrationsprojekt, ekosystem som förkommersiell upphandling.

Samtidigt bör Trafikverket tydligt utveckla rollen och förmågan som tillhandahållare av öppen plattform och öppen data för andra intressenter och tillämpningar att nyttja för utveckling och innovationer.

Det är vidare angeläget att tidigt i planperioden se över möjligheter att samordna utveckling och utbyggnad av kommunikationsinfrastruktur som stödjer digital kommunikation. Det är olyckligt att i planen avgränsa denna samordning till elnätsägare (PM, 3.5.2). Det bör även prioriteras hur detta arbete kan vägledas av Statens bredbandsinfrastruktur som resurs (SOU 2016:1) i syfte att genom samordning bygga ut en samhällsekonomisk hållbar infrastruktur för digital kommunikation. Denna infrastruktur byggs av heterogena fiberbaserad nät (Sverige helt uppkopplat, N2016/08008/D). Vi ser ett stort behov att samordna detta arbete med de regionala bredbandskoordinatorer som finns i respektive län. En analys av risker och behov kring etablering av parallell kommunikationsinfrastruktur som stödjer digital kommunikation bör vara mycket angeläget samt även kommunikation för vår gemensamma säkerhet (Ds 2017:7).



Ulf Nilsson (S)  
Ordförande

Regionförbundet i Kalmar län



Anders Henriksson (S)  
Ordförande

Landstinget i Kalmar län



Harald Hjalmarsson (M)  
Vice ordförande

Regionförbundet i Kalmar län



Christer Jonsson (C)  
Förste vice ordförande

Landstinget i Kalmar län

Elisabeth Lidberg  
Site Director

Arla Foods AB



Joacim Johansson  
VD

Astrid Lindgrens Värld AB



Anna Barkevall  
VD

Böda Sand Beach Resort AB



Roland Johansson  
Styrelseordförande/Ägare

Börjes Logistik & spedition AB



Ulrik Thelin  
vice VD

CNH Industrial Sweden AB



Anneli Sjöstedt  
VD/CEO & koncernchef

Electra Sweden AB



Peter Andersson  
Verkställande direktör/CEO

Guldfågeln AB



Klas Steensrum  
Managing Director

IKEA Industry Hultsfred



Jonas Tunestål  
VD/CEO

KLS Ugglarps AB



Johan Dasht  
VD

OKG AB



Johan Uhlin  
Plant Manager Scania Cab Production

Scania CV AB



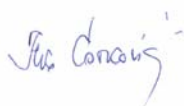
Carsten Wieger  
Platschef Södra Cell Mönsterås

Södra Skogsägarna ekonomisk förening



Pär Tornemo  
VD

Yaskawa



Ilko Corkovic (S)  
Kommunstyrelsen ordförande

Borgholms kommun



Ann-Marie Fagerström (S)  
Kommunstyrelsen ordförande

Emmaboda kommun



Lars Rosander (C)  
Kommunstyrelsen ordförande

Hultsfreds kommun



Stihna Johansson Evertsson (C)  
Kommunstyrelsen ordförande

Högsby kommun





Johan Persson (S)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Kalmar kommun



Anders Johansson (C)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Mönsterås kommun



Henrik Yngvesson (M)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Mörbylånga kommun



Christina Davidson (C)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Nybro kommun



Peter Wretlund (S)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Oskarshamns kommun



Henrik Nilsson Bokor (S)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Torsås kommun



Tomas Peterson (M)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Vimmerby kommun



Tomas Kronståhl (S)  
Kommunstyrelsen ordförande  
Västerviks kommun