

2025-11-21

**Skickas till:**

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

LI2025/01587

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

# Yttrande från Hultsfreds kommun över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026– 2037

## Sammanfattning

Hultsfreds kommun anser att förslaget till Nationell plan behöver justeras för att uppfylla regeringens mål om att *hela Sverige ska fungera*.

**Kommunen lyfter särskilt att:**

- **Robusthet, redundans, totalförsvar och interregional tillgänglighet** måste ges fullt genomslag i Trafikverkets planering eftersom nuvarande kalkylmodell undervärderar dessa nyttor trots att de är centrala för nationens säkerhet och sammanhållning,
- **Kalmar läns långvariga underinvestering** – lägst i landet per invånare – skapar ett strukturellt moment 22 där låg tillgänglighet leder till svagare kalkylutfall och därmed fortsatt underprioritering,
- **Fyra nationella vägstråk (Rv 40, E22, Rv 34 och Rv 35)** är avgörande för norra Kalmar läns arbetsmarknad, godsflöden, hamnkopplingar, sjukvård, utbildning och tillgänglighet mot Jönköping, Linköping, Norrköping och Kalmar och därför måste prioriteras som sammanhängande nationella systemstråk,
- **Höglandsbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan** är centrala för robusthet, redundans, totalförsvar, regional tillgänglighet och turism – och måste stärkas i funktion, bärighet och driftsäkerhet,
- **Anslutningen till Ostlänken** måste säkerställas för både Stångådalsbanan och Tjustbanan i linje med Linköpings kommuns yttrande och översiktsplanarbete, då detta är avgörande för banornas framtida nationella systemeffekt,

2025-11-21

- **Oskarshamns och Västerviks hamnar** behöver ges tydliga och integrerade roller i det nationella godssystemet, särskilt genom kopplingen till E22, Högländsbanan och Rv 37/47,
- **Nationell planering måste samordna väg- och järnvägsinvesteringar över länsgränser** så att kuststråken, inlandstråken, hamnarna och Ostlänken fungerar som ett gemensamt nationellt system.

---

## Inledning

Hultsfreds kommun lämnar härmed sitt yttrande över förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

### Yttrandet utgår från:

- tidigare yttranden över Regional utvecklingsstrategi Kalmar län – med utblick mot 2040 och SOU 2025:85, vilka båda tydligt pekar ut behovet av stärkt funktionalitet, sammanhållna stråk och robustare kopplingar mellan norra Kalmar län och större regionala noder. Därför utgör dessa yttranden en grund för att säkerställa att nationell plan följer regeringens mål om att *hela Sverige ska fungera*.
- den påbörjade samverkan i norra Kalmar län mellan Oskarshamn, Hultsfred, Vimmerby och Västervik tillsammans med Region Kalmar. Denna samverkan ger Trafikverket ett ovanligt tydligt och samlat kommunalt underlag – något som är en central framgångsfaktor i nationell planering eftersom Trafikverket alltid efterfrågar just interkommunal samsyn.
- gemensamma stråkprioriteringar som sträcker sig över kommun-, läns- och regiongränser. Dessa ger Trafikverket den systemlogik som krävs för att motivera nationella investeringar eftersom de visar hur flera län och kommuner tillsammans skapar större samhällsnytta än enskilda objekt var för sig.

Den nationella planen behöver utgå från samma systemlogik som i punkterna ovan: att stärka funktionella arbetsmarknadsregioner, ge genomslag åt interkommunal samsyn och prioritera stråk som skapar nationell systemeffekt.

### Yttrandet tydliggör vilka delar som kräver nationell medverkan, särskilt för:

- systemeffekt,
- nationell tillgänglighet,
- gods- och hamnlogistik,
- robusthet och totalförsvar.

2025-11-21

---

## Övergripande synpunkter

Hultsfreds kommun ser två centrala brister i förslaget till nationell plan:

### **Den nuvarande samhällsekonomiska kalkylmodellen brister i att uppfylla regeringens uppdrag om att hela Sverige ska fungera**

Modellen undervärderar robusthet, redundans, samhällskritiska kopplingar, interregional tillgänglighet och systemeffekter – nyttor som Trafikverket själva lyfter fram som centrala i analyser av "funktionella stråk", "sårbarhetsreducering", "godsflöden" och "krisberedskap". Samtidigt syns dessa nyttor inte i kalkylmodellens värdering, vilket skapar en målkonflikt där Trafikverket förväntas uppfylla regeringens uppdrag om att stärka totalförsvaret, robusthet och nationell tillgänglighet, men saknar verktyg i modellen för att fullt ut motivera investeringar som bidrar till just dessa mål.

### **Kalmar län har under lång tid erhållit den lägsta investeringsnivån,**

per invånare i nationell plan, vilket skapar ett strukturellt moment 22 som även Trafikverket påverkas av.

Enligt riksdagens underlag har Kalmar län erhållit endast 3,1 tkr/invånare i nationella investeringar i nuvarande planperiod, jämfört med rikssnittet 31,4 tkr/invånare. Region Kalmar bekräftar att länet "under lång tid haft lägst tilldelning per invånare i landet". Detta skapar en systemisk obalans: låga investeringar leder till begränsad tillgänglighet och svagare produktivitet, vilket i sin tur ger lägre utfall i Trafikverkets kalkylmodell – trots att behoven ökar. För att Trafikverket ska kunna uppfylla regeringens mål om att hela Sverige ska fungera krävs därför ett särskilt ansvarstagande i nationell plan för att bryta denna långsiktiga underprioritering.

---

2025-11-21

## **Nationella stråk som binder samman norra Kalmar län och kopplar regiondelen till nationella noder**

Fyra nationella stråk är avgörande för norra Kalmar län.

**Varje stråk består av två delar:**

- nationellt stråk (statlig logik och funktion),
- lokal/regional ryggrad (den del som är avgörande för norra länets funktion).

En central länk i hela stråklogiken är även Rv 37/47 mellan Oskarshamn och Glahytt. Den byggs redan ut, men är strukturellt nödvändig för att vägstråken ska fungera som sammanhängande system.

### **Västervik–Jönköping–Göteborg (Rv 40)**

#### **Nationell logik**

Ett av södra Sveriges mest betydelsefulla öst–västliga stråk.

#### **Lokal/regional ryggrad**

Vimmerby–Västervik och Vimmerby–Eksjö

#### **Stråket är centralt för:**

- en integrerad arbetsmarknad mellan Vimmerby och Västervik,
- koppling till Eksjö och Nässjö som viktiga arbetsmarknadsnoder,
- utbildning, sjukvård och logistik med särskild koppling till de stora logistikcentra som finns i Jönköpingsområdet inkl. kopplingen till Södra stambanan.

#### **Nationell plan måste:**

- peka ut hela stråket som strategiskt viktigt,
  - ge vår lokala/regionala ryggradsdel hög prioritet för standardhöjning,
  - stödja full 2+1-standard,
  - säkerställa samordning mellan Kalmar och Jönköpings län.
-

2025-11-21

## **Trelleborg–Kalmar–Oskarshamn–Västervik–Norrköping (E22)**

### **Nationell logik**

Ett av landets viktigaste kuststråk för gods, pendling och hamnlogistik.

### **Lokal/regional ryggrad**

Västervik–Oskarshamn–Kalmar

### **Stråket är centralt för:**

- en integrerad arbetsmarknad mellan Västervik–Oskarshamn,
- kopplingen till Kalmar och Norrköping för vård, myndigheter och universitet,
- Oskarshamns- och Västerviks hamnars nationella funktioner.

### **Nationell plan måste säkerställa:**

- utredning av kvarvarande brister,
  - koppling till inlandets stråk (Rv 40, Rv 34, Rv 37/47, Rv 35),
  - genomförande av:
    - ny infart Västervik,
    - omtag Gladhammar–Verkeback med koppling till Rv 40,
    - norra infarten Oskarshamn inkl. hamnanslutning.
- 

## **Hultsfred–Linköping (Rv 34)**

### **Nationell logik**

Linköping som nod i regeringens mål om att hela Sverige ska fungera.

### **Lokal/regional ryggrad**

Hultsfred–Vimmerby

### **Stråket är centralt för:**

- utbildning och gymnasiestruktur,
- sjukvård,
- arbetsmarknad och regionförstoring.

### **Nationell plan måste:**

- peka ut hela stråket som del av nationell stråkstruktur,

2025-11-21

- stödja fortsatt utbyggnad i 2+1-standard,
  - stärka kopplingen till E4 och nationella system.
- 

## **Västervik–Linköping (Rv 35)**

### **Nationell logik**

Redundans och robusthet i kust–inlandsförbindelsen.

### **Lokal/regional ryggrad**

Gamleby–Åtvidaberg–Linköping

#### **Stråket är centralt för:**

- sjukvård och universitet,
- alternativ vid störningar på E22,
- robusthet för hela nord–sydliga kuststråket.

#### **Nationell plan måste:**

- peka ut hela stråket som strategiskt alternativ till E22,
  - ge vår lokala/regionala ryggradsdel prioritet för standardhöjning.
- 

## **Järnväg för robusthet, gods, persontransporter och totalförsvar**

### **Höglandsbanan (Nässjö–Eksjö–Hultsfred–Oskarshamn)**

#### **Avgörande för:**

- godstransporter mellan Södra stambanan och Oskarshamns hamn,
- regional och interregional robusthet,
- totalförsvarets möjligheter att använda kust–inlandstråket vid höjd beredskap.

#### **Nationell plan måste:**

- peka ut banan som strategiskt godstråk,
- stärka kopplingen mellan Södra stambanan och Oskarshamn,
- säkerställa robusthet och redundans i sydöstra Sverige,
- genomföra etappvisa upprustningar,

2025-11-21

- beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och som alternativt kust–inlandstråk vid avbrott i andra delar av transportsystemet.
- 

## **Stångådalsbanan (Kalmar–Hultsfred–Linköping)**

### **Avgörande för:**

- pendling mot Linköping,
- regional tillgänglighet mot Kalmar,
- turism och besöksnäring,
- redundans i inlandet.

### **Nationell plan måste stärka banans:**

- robusthet, bärighet och driftsäkerhet,
  - beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och vid avbrott i andra delar av transportsystemet.
- 

## **Tjustbanan (Västervik–Linköping)**

### **Avgörande för:**

- pendling mot Linköping,
- robusthet som komplement till andra stråk,
- turism och besöksnäring.

### **Nationell plan måste stärka banans:**

- robusthet, bärighet och driftsäkerhet,
  - beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och som alternativt kust–inlandstråk vid avbrott i andra delar av transportsystemet.
-

2025-11-21

## **Anslutning till Ostlänken för Stångådals- och Tjustbanan**

### **Nationell plan måste:**

- säkerställa att Stångådals- och Tjustbanan får en långsiktigt hållbar och funktionell anslutning till Ostlänken i enlighet med det förslag som Linköpings kommun lyft i sitt yttrande på järnvägsplanen för Ostlänken samt i sitt nu pågående arbete med ny ÖP för Norra staden,
- genomföra de statliga utredningar, kapacitetsanalyser och systemlösningar som krävs för att möjliggöra direkta och robusta kopplingar från norra Kalmar läns banor till Ostlänkens framtida stambanenod,
- ta ansvar för att anslutningen sker i takt med Ostlänkens färdigställande så att banornas framtida funktion inte försvagas eller isoleras från det storregionala systemet,
- att planerade reinvesteringar i utbyte av befintliga signalsystem till nytt ERTMS-system på banorna genomförs i enlighet med nuvarande plan.

Kommunerna i norra Kalmar län samt Region Kalmar kommer tillsammans med Linköpings kommun och Region Östergötland att bidra med den regionala och interkommunala planering som behövs, men det är nationell nivå som måste säkerställa att den tekniska, kapacitetsmässiga och infrastrukturella helheten kommer på plats. Endast genom aktiv statlig medverkan kan Stångådals- och Tjustbanan knytas samman med Ostlänken på ett sätt som uppfyller regeringens mål om ökad tillgänglighet, robusthet och stärkt funktionalitet i hela landet.

Även en långsiktig anpassning av Rv 35 med ny dragning öster om flygplatsen är då möjlig att genomföra för att säkerställa en kostnadseffektiv hantering av statens budget för projektet Ostlänken. En ny dragning av Rv 35 skulle möjliggöra avsevärt kostnadseffektivare lösningar för genomförandet av Ostlänken.

Samtidigt som Linköpings kommuns planmonopol respekteras och att deras möjlighet att utveckla sin stad inte begränsas utan utvecklas genom att Stångådals- och Tjustbanan får en alternativ funktionell anslutning till Ostlänken.

---

2025-11-21

## **Samordning mellan väg- och järnvägsinvesteringar**

För att investeringar i norra Kalmar län ska ge full systemeffekt måste väg- och järnvägssatsningar i nationell plan ses i ett sammanhållet stråkperspektiv där kust, inland, hamn och Ostlänken kopplas ihop.

### **Nationell plan måste därför:**

#### **Samordna åtgärder på E22 med Rv 40, Rv 34, Rv 37/47 och Rv 35,**

så att kust- och inlandstråken förstärker varandra och inte utvecklas var för sig. Detta är nödvändigt för att de tre nationella vägstråken som berör norra Kalmar län ska fungera som ett sammanhängande system mot Jönköping, Linköping, Norrköping och Kalmar.

Objektet Gladhammar-Verkeback på E22 har stor betydelse för både stråket E22 och Rv 40 och är avgörande för att integrera arbetsmarknaderna mellan såväl Västervik-Oskarshamn som Västervik-Vimmerby i kombination med åtgärder på Rv 40. Det utredningsarbete som skett har varit bristfälligt och därför är det olyckligt att objektet stryks på underlag som inte är korrekta. Därför anser kommunerna i norra länet att ett omtag kring objektet krävs. Att stryka objektet skulle innebära betydande kapacitetsbegränsning i de båda stråken under över-skådlig tid samt kraftigt försämra möjligheterna till regional utveckling.

#### **Ge Oskarshamns hamn tillsammans med Västerviks hamn tydligare roller i det nationella godssystemet,**

genom att koppla investeringar på E22, Högländsbanan, Rv 37/47, Tjustbanan, Rv 40 och Rv 35 till hamnarnas funktioner. Detta stärker både godstransporter, energiförsörjning, beredskap och totalförsvar.

#### **Samordna järnvägsinvesteringar på Högländsbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan med Ostlänken,**

så att robusthet, redundans och framtida anslutningar till det storregionala järnvägssystemet utvecklas i takt med Ostlänkens utbyggnad.

#### **Säkerställa en tydlig rollfördelning mellan nationell och regional plan,**

där nationell nivå tar ansvar för stamnät, hamnkopplingar och Ostlänken, medan regional plan utvecklar BRT-liknande hållplatser, pendelnav och anslutande väg- och kollektivtrafiklösningar.

---