

§ 282

Dnr KS 2025/000714-2

Yttrande över remiss - förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Kommunstyrelsens beslut

Yttrandet översänds till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) som Oskarshamn kommuns yttrande.

Ärendet

Oskarshamn kommun har beretts möjlighet att ta del av och yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 som nu är ute på remiss.

Bakgrund

Utgångspunkter

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen finns att ladda ner som pdf på Trafikverkets hemsida: [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#), och utgör en planering av hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas, byggas om och byggas ut under de kommande 12 åren, så att transportsystemet fungerar, både för människor och gods. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation. Nationell plan för transportinfrastrukturen är en av flera pusselbitar som ska bidra till att nå de transportpolitiska målen.

Styrande för planens innehåll är också infrastrukturpropositionen (2024/25:28) samt det efterföljande direktivet. Infrastrukturpropositionen informerades om vid kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-12-10 (§ 238). Den PM som då låg med som en bilaga till informationsärendet, ligger även med som en bilaga till detta ärende, då den ger en samlad bild av Regeringens uppdrag till Trafikverket, [bilaga 1](#). Av infrastrukturpropositionen framgår också den ekonomiska ramen för drift, underhåll och utveckling av transportsystemet. Regeringen har i sitt uppdrag till Trafikverket bland annat betonat vikten av att underhålla vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov ska beaktas och att investeringsmedel ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

Planförslaget

Den nationella och de regionala transportplanerna följer samma utformning och nomenklatur. Nedan följer en översiktlig redovisning av utformningen och förklaring av ingående begrepp.

Med begreppet Vidmakthållande av transportsystemet avses bland annat:

- drift
- underhåll och
- reinvestering, dvs åtgärder som medför en standardhöjning av transportsystemet såsom bärighetshöjande åtgärder och införande av signalsystemet ERTMS.

Med begreppet Utveckling av transportsystemet avses:

- trimnings- och miljöåtgärder, exempelvis bullerplank, viltpassage och trafiksäkerhethöjande åtgärder som beräknas kosta mindre än 150 miljoner kronor
- namngivna objekt, dvs. investeringar som beräknas kosta mer än 150 miljoner kronor

- forskning och innovation
- m.m.

I nationell plan finns också en pott för länsplanernas miljö- och trimningsåtgärder samt namngivna objekt. Den slutliga fördelningen mellan nationell och regional plan fastställs emellertid av regeringen i samband med att den nationella planen fastställs. Fördelning av medel till respektive länsplan sker med hjälp av en fördelningsnyckel som bland annat tar hänsyn till antal dagliga persontransporter i respektive region. Såvitt vi förstår, så ligger antalet godstransporter inte till grund för fördelningen.

Förslaget till ny nationell transportinfrastrukturplan omfattar åtgärder som medför att större delen av vägnätet under planperioden kommer att kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen BK4. De allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat kommer att kunna förebyggas och de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning kommer att minska. Det nya signalsystemet ERTMS¹ ska i och med planförslaget vara infört år 2042 på de högst trafikerade sträckorna. Uppemot trettio nya namngivna investeringar har beretts plats i det nya planförslaget. Nio objekt i gällande plan har emellertid fallit bort som ett resultat av Trafikverkets metodik för urval av objekt baserad på ekonomisk samhällsnytta². I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig vara högre än först beräknat eller vars samhällsnyttor visat sig lägre än tidigare förväntat (låg NNK³). Ett av objekten som fallit ur förslaget till nationell plan av just denna anledning är E22 Gladhammar–Verkeback. Denna investering har vid ett omtag visat sig vara samhällsekonomiskt olönsam då kostnaden bedömts vara mer än dubbelt så hög som när objektet först kom med i planen och därutöver inte kunnat uppvisa någon påtaglig positiv samhällsekonomisk effekt. Planförslaget har vidare tagit hänsyn till totalförsvarets behov, bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Kvarstående namngivna objekt i Kalmar- och angränsande län är bland annat E22 förbi Söderköping, Rv 40 förbi Eksjö, Rv 25 Nybro (trafikplats Glasporten) samt E22 förbi Bergkvara. Nytt för denna planeringsomgång är det namngivna objektet Kalmar C, spår och plattformar. Det har också införts en så kallad Riksreserv för hantering av projekt som i sent skede visar sig bli dyrare än beräknat.

Trafikverket betonar genomgående i planförslaget, att det är avgörande för framtidens tillgänglighet hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökats för varje planomgång, men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats. De kraftigt ökade ekonomiska ramarna för vägunderhåll, i kombination med att Trafikverket har ökat sin operativa förmåga och nu får ut fler underhållsåtgärder än tidigare, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtats under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll återtats.

Planeringsramar

Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, vilket kan jämföras med en planeringsram på 909 miljarder kronor i plan 2022-2033 (2025 års prisnivå). I Tabell 1 nedan görs en jämförelse av ekonomisk ram mellan nuvarande plan och aktuellt planförslag.

¹ European Rail Traffic Management System

² Successiv utredning och värdering av nyttonuvärdeskvot, NNK

³ Nyttonuvärdeskvot

Tabell 1. Ekonomisk ram i planförslag jämfört med nu gällande plan.

	Plan 2022–2033	Planförslag 2026–2037
Vidmakthållande av transportsystemet	404	564
varav:		
Vidmakthållande väg	228	354
Vidmakthållande järnväg	176	210
Utveckling av transportsystemet	505	607
varav:		
Namngivna investeringar	360	432
Riksreserv	0	39
Trimnings- och miljöåtgärder	48	70
Länsplaner	49	61
Övrig verksamhet	22	18
Räntor och amorteringar	26	24
Driftsbidrag till flygplatser	1	3

Av den totala ramen för utveckling av transportsystemet på 607 miljarder kronor går drygt 60 miljarder kronor av till landets regionala transportplaner och av dessa går drygt 1 miljard kronor (1 375 miljoner kronor) till Kalmar län.

Prioritering av åtgärder

Underhållsåtgärder har prioriterats utifrån samhällsekonomisk lönsamhet, den så kallade samhällsekonomiska nettonuvärdeskvoten, NNK.

För namngivna objekt har Trafikverket prioriterat enligt en rangordning, se nedan. Till övervägande del har objekt prioriterats mot bakgrund av pkt. 1.

1. Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas i planrevideringen.
2. Objekt som bland annat ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav. Här ligger bland annat TEN-T-förordningen.
3. Standardhöjande reinvesteringar som bedömts nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet.
4. Övriga objekt rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Yttrande

Lokala och regionala förutsättningar

Oskarshamns kommun i mellersta delen av Kalmar län är en liten kommun, sett till antal invånare (ca 27 000) men med en stark och högteknologisk tillverkningsindustri vars verksamheter förutsätter god, tillgänglig och robust transportinfrastruktur för transport av gods i alla riktningar. Exempel på industrier är Scania's hyttfabrik, batteritillverkaren Saft och Liljeholmens stearinfabrik. Kärnkraftverket OKG på Simpevarpshalvön mittemellan Västervik och Oskarshamn har Sveriges största kärnkraftsreaktor. Oskarshamns kommun arbetar nu också med att möjliggöra för ny kärnkraft i anslutning till den befintliga kärnkraftsanläggningen. I detta geografiska område planerar också Svensk Kärnbränslehantering AB, SKB, att påbörja bygget av viktiga anläggningsdelar i det svenska kärnbränsleförvaret - utökat mellanlager och inkapsling av hela Sveriges uttjänta kärnbränsle, tillika en helt ny kapselfabrik för använt kärnbränsle. Smålandshamn AB ägs gemensamt av kommunerna Västervik, Hultsfred och Oskarshamn. Med sin djuphamn i Oskarshamn har

Smålandshamn AB en viktig roll som växlingsnod för gods mellan väg/järnväg och sjöfart. Oskarshamn är också det södra anslutet för färjetrafik till och från Gotland. Smålandshamn AB står nu inför omfattande investeringar av kajer och terminalbyggnader, investeringar som kräver att även den anslutande transportinfrastrukturen är trygg, robust och tillförlitlig.

Hela Sverige ska leva

Oskarshamn kommuns utmaningar med en avtagande befolkningstillväxt och en åldrande befolkning är inte olik många andra svenska kommuners. Det som gör utmaningarna extra stora i Oskarshamn är dess långa avstånd till en angränsande tillväxtmotor i kombination med en stark energi- och tillverkningsindustri. Kalmar län är ett avlångt län med mycket landsbygd mellan orterna. Vi ser nu att länets kommuner både i norr och i söder söker sig över regiongränserna mot intilliggande tillväxtmotorer för att stärka sina respektive arbetsmarknadsregioner. I mellersta delen av länet riskerar vi att bli en isolerad ö med en lokal och avgränsad arbetsmarknadsregion med en industri som vi varken på lokal, regional eller nationell nivå kan ta förgiven. För kommunerna i den norra delen av länet är utfallet av arbetet med att stärka sambanden mot norr och nordväst inte givet. Med anledning av detta vill Oskarshamn kommun tillsammans med Hultsfreds-, Vimmerby- och Västerviks kommuner arbeta gemensamt för att stärka de funktionella sambanden som möjliggör en daglig arbetspendling inom och mellan arbetsmarknadsregionerna. Våra respektive centralorter binds samman av

- Rv 37/47 (Oskarshamn – Glahytt)
- Rv 23/34 (Glahytt – Målilla – Hultsfred – Vimmerby)
- Rv 40 (Vimmerby – Västervik)
- E22 (Västervik – Oskarshamn)

Tillsammans skapar dessa vägavsnitt ett stråk som utgör ryggraden i det som vi gemensamt benämner *arbetsmarknadsregion norra Kalmar län*. Två av vägarna ingår i den nationella transportplanen, Riksväg 40 och E22. Att dessa vägsträckor är av hög standard är därför av mycket stor vikt för de ca 100 000 invånare som är bosatta inom den gemensamma arbetsmarknadsregionen och för den långsiktiga utvecklingspotentialen för region Kalmar län generellt och norra Kalmar län specifikt.

En åldrande befolkning och ett minskat barnafödande riskerar på landsbygden att få allvarliga konsekvenser när de stora investeringarna i transportinfrastruktur fortsätter att tilldelas storstadsområdena samtidigt som investeringar i landsbygdsgeografin prioriteras ner. Storstädernas funktion och tillgänglighet ökar i takt med att landsbygden blir allt mindre attraktiv, vilket medför att landsbygden får allt svårare att behålla de unga som växer upp. Det finns ingen lösning som ensam kommer att vända denna trend, men vi tror att statens roll som samhällsplanerare och part i utvecklingen i en lokal och regional kontext är avgörande för att få hela Sverige att leva.

Genomförbarhet

Planförslaget är ambitiöst, väl genomarbetat och i hög grad nytänkande. Att prioritera underhåll av den infrastruktur som redan finns ser vi som ett viktigt steg för att åstadkomma en hållbar utveckling. Vi tror också att en ökad transparens kring hur åtgärder prioriteras kan skapa större förståelse och därmed större acceptans lokalt. Vi har full förståelse för hur Trafikverkets urvalssystem är tänkt att fungera med successivt fördjupade utredningar men med en inbyggd risk att relativt väl utredda objekt faller bort i ett sent skede till fördel för helt nya objekt med större beräknad samhällsekonomisk nytta. De objekt som ska ersätta ett objekt som fallit bort, landar längst bak i kösystemet. Problemet är dock att Trafikverkets kösystem inte fungerar som vilken annan kö som helst, eftersom hastigheten med vilken objekten rör sig framåt i kön inte påverkas av att ett objekt faller bort. Detta eftersom alla objekt ska genomgå samma utredningsprocess när de väl hamnat i kön. Istället finns en risk att luckor uppstår i kösystemet, vilket kan leda till att den övervägande

delen av de namngivna objekten är bundna objekt som Regeringen beslutat ska få genomföras inom tre år. Så är åtminstone fallet i aktuellt planförslag. På sikt kan detta leda till att väldigt få objekt är tillräckligt utredda, dvs. tillräckligt långt fram i kön, för att kvalificera sig som färdiga att genomföras. Detta kan givetvis förebyggas genom att arbeta från flera håll, både genom att minska sannolikheten för att objekt faller bort i sent skede (exempelvis genom etablering av en riksreserv, eller genom att förbättra leveransförmåga och kostnadsstyrning som nu föreslås), men också genom att säkerställa en god tillgång till förnying i systemet, dvs en viss överkapacitet tidigt i processen.

Samhällsnytta

När det gäller objekt som fallit bort från planen, så önskar vi en ännu mer noggrann redovisning av hur NNK räknats fram, och att det alltså inte endast görs en hänvisning till en bilaga. Av de figurer som redovisas i planförslaget kan vi förstå, att det handlar om mycket små marginaler när det gäller beslut om huruvida ett objekt ska få vara kvar eller falla bort, och att de bedömningar som vad vi förstår görs utöver beräkningar, kan bli avgörande för utfallet. Därför behöver transparensen enligt vår mening vara extra hög för de objekten. I likhet med Region Kalmar län, anser vi att systemet som används för att göra samhällsekonomiska bedömningar behöver justeras så att landsbygds-län har möjlighet att agera på samma villkor som områden med högre densitet. Vi förordar därför ett system där de samhällsekonomiska bedömningarna tar hänsyn till geografiska och demografiska förutsättningar för att jämna ut skillnader mellan storstads- och landsbygdsgeografier.

E22

Att E22 mellan Gladhammar och Verkeback nu faller bort ser vi som mycket olyckligt. Vi har full förståelse för att förutsättningarna är utmanande med svår terräng och många av- och påfarter. Sträckan har emellertid varit en väl uppmärksammasad brist i planeringen och har varit namngiven sedan det nya planeringssystemet infördes 2010. Flera olika lösningar med olika NNK har såvitt vi förstår varit aktuella, bland annat en dragning i befintlig sträckning i kombination med en cirkulationsplats för att lösa riksväg 40:s anslutning till E22. När sträckan nu faller bort kommer bristen kvarstå. Vi menar att det är av stor vikt att stråket E22 ses som en helhet, där sträckan fullt utbyggd ger effekter på tillgänglighet och sammanbunden funktion för ett stort omland, inte endast för Oskarshamns kommun och Kalmar län utan även storregionalt, nationellt och internationellt. Vi vill därför argumentera för att nyttan med åtgärden på E22 mellan Gladhammar och Verkeback är mycket stor, och att nyttan blir än större om planerna med en södra infart till Västervik realiserar. Om bägge åtgärderna genomförs, kommer de avsevärt stärka det funktionella sambandet mellan Oskarshamn och Västervik och mellan Västervik och Vimmerby.

Region Kalmar län har sedan många år arbetat med stråket E22 som ett led i att skapa förbättrad kollektivtrafik och tillgänglighet längs ostkusten som står utan järnvägsförbindelser. Med mobilitetshubbar kan E22 som en livsnerv genom länet stärkas och invånare och näringsliv kan nyttja en variation av trafikupplägg för sina dagliga resor. Detta är ännu en viktig faktor för att fortsätta investera i stråket E22.

Oskarshamns kommun tycker därför att objektet E22 Gladhammar fortsatt ska beaktas som ett namngivet objekt.

Fördelning av medel till länsplaner

Transparensen när det gäller metod med vilken medel fördelas på respektive länsplan behöver öka. Oskarshamn har en stark tillverkningsindustri som är beroende av en tillgänglig och robust väginfrastruktur. Att inte ta godstransporter i beaktande vid tilldelning av medel till länsplaner menar vi är fel och riskerar att försvåra för de industrier som idag bedriver verksamhet i länet.

Höglandsbanan

Slutligen vill vi också lyfta järnvägen från Oskarshamn till Nässjö, som sedan 2019 endast används för godstransporter. Det finns många omvärldsfaktorer som gör att järnvägen i framtiden skulle kunna få ett utökat användningsområde, inte minst med anledning av Sveriges medlemskap i Nato.

Konsekvenser för barn och unga

Beslutet är ett yttrande över förslag till nationell transportplan. Yttrandet förväntas inte påverka barn och unga.

Ärendets behandling

I ett tjänsteutlåtande från kansli- och utvecklingsenheten föreslås att yttrandet översänds till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) som Oskarshamn kommuns yttrande.

Dagens sammanträde

Ordföranden ställer proposition på förslaget från kansli- och utvecklingsenheten och finner att kommunstyrelsen beslutar bifalla detta.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande, kansli- och utvecklingsenheten
Missiv

Skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet