



Daniel Niklasson
Näringslivsutvecklare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Västerviks kommuns yttrande angående förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

Västerviks 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, totalförsvär och interregional tillgänglighet måste ges fullt genomslag i planeringen eftersom nuvarande kalkylmodell undervärderar dessa nyttor,
- Kalmar län under lång tid fått landets lägsta investeringsnivå per invånare, vilket skapat ett strukturellt moment 22 som kräver riktade statliga insatser för att brytas,
- tre nationella vägstråk (E22, Rv 40, och Rv 34) är avgörande för norra Kalmar läns arbetsmarknad, godsflöden, hamnkopplingar och tillgänglighet mot Jönköping, Linköping, Norrköping och Kalmar,
- det för objektet E22 Gladhammar-Verkeback görs ett omtag och att objektet inte utgår ur nationell plan. Kommunen ser brister i det utredningsarbete som bedrivits. Att stryka objektet skulle innebära en betydande kapacitetsbegränsning i två viktiga nationella stråk under överskådlig tid samt kraftigt försämra möjligheterna till regional utveckling,
- Tjustbanan, Stångådalsbanan och Höglandsbanan måste stärkas i funktion, robusthet och anslutning till Ostlänken för att ge full nationell systemeffekt,
- planerade reinvesteringar i utbyte av befintligt signalsystem till nytt ERTMS-system på Tjustbanan och Stångådalsbanan genomförs i enlighet med nuvarande plan,
- Västerviks- och Oskarshamns hamnar drivs, genom Smålandshamnar AB, som en gemensam resurs där Västerviks hamn står för en väsentlig del av bolagets kapacitet och trafik (även om bolaget till övervägande del ägs av Oskarshamns kommun). Härav behöver även Västerviks hamn en tydligt definierad roll i nationell planering av gods- och beredskapsflöden,



- nationell plan måste samordna väg- och järnvägsåtgärder över länsgränser för att stråken ska fungera som ett sammanhängande nationellt system.

Övergripande synpunkter

Västerviks kommun ser två centrala brister i förslaget till nationell plan.

1. 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.

2. Kalmar län har under lång tid erhållit den lägsta investeringsnivån, per invånare i nationell plan, vilket skapar ett strukturellt moment 22

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.

Bakgrund och beskrivning

Västerviks 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 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.

Förvaltningens beredning

Samhällsbyggnadsenheten har berett ärendet tillsammans med näringslivs-avdelningen. Samverkan har skett med kommunerna i Hultsfred, Vimmerby och Oskarshamn.

Yttrande

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 Kalmar läns funktion).

1. 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:

- integrerad arbetsmarknad mellan Vimmerby och Västervik,



- koppling till Eksjö, Nässjö och Jönköping som viktiga arbetsmarknadsnoder,
- utbildning, sjukvård och logistik med särskild koppling till de stora logistikcentra som finns i Jönköpingsområdet.

Nationell plan bör:

- 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.

2. 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:

- integrerad arbetsmarknad mellan Västervik och Oskarshamn,
- kopplingen till Kalmar och Norrköping för vård, myndigheter och universitet,
- hamnarna i Västervik och Oskarshamns funktioner.

Nationell plan bör:

- säkerställa utredning av kvarvarande brister,
- säkerställa koppling till inlandets stråk (Rv 40, Rv 34, Rv 37/47, Rv 35),
- säkerställa genomförande av:
 - ny sydlig infart till Västervik med förbättrad anslutning till Västerviks hamn,
 - omtag E22 Gladhammar–Verkeback med koppling till Rv 40,
 - norra infarten Oskarshamn inkl. hamnanslutning.

3. Västervik–Linköping (Rv 35)

Nationell logik

Linköping som nod i regeringens mål om att hela Sverige ska fungera och redundans och robusthet i kust–inlandsförbindelsen.

Lokal/regional ryggrad

Gamleby–Åtvidaberg–Linköping.

Stråket är centralt för:

- Kompetensförsörjning,
- sjukvård och universitet,
- alternativ vid störningar på E22,



- robusthet för hela nord-sydliga kuststråket.

Nationell plan bör:

- peka ut hela stråket som strategiskt alternativ till E22,
- peka ut hela stråket som del av nationell stråkstruktur,
- ge vår lokala/regionala ryggradsdel prioritet för standardhöjning,
- stödja fortsatt utbyggnad i 2+1-standard,
- stärka kopplingen till E4 och nationella system.

4. 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 bör:

- peka ut hela stråket som del av nationell stråkstruktur,
- stödja fortsatt utbyggnad i 2+1-standard,
- stärka kopplingen till E4 och nationella system.

Järnväg för robusthet, gods, persontransporter och totalförsvar

1. Tjustbanan (Västervik–Linköping)

Avgörande för:

- kompetensförsörjning,
- pendling mot Linköping,
- robusthet som komplement till andra stråk,
- turism och besöksnäring,
- godstransporter till Västerviks hamn.

Nationell plan bör:

- stärka banans robusthet,
- stärka banans bärighet,
- stärka banans driftsäkerhet,
- genomföra etappvisa upprustningar,
- beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap tillsammans med Västerviks hamn och andra delar av transportsystemet.



2. Stångådalsbanan (Kalmar–Hultsfred–Linköping)

Avgörande för:

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

Nationell plan bör:

- stärka banans robusthet,
- stärka banans bärighet,
- stärka banans driftsäkerhet.

3. 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 bör:

- peka ut banan som strategiskt godsstråk,
- stärka kopplingen mellan Södra stambanan och Oskarshamn,
- genomföra etappvisa upprustningar,
- 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.

4. 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,
- säkerställa att planerade reinvesteringar i utbyte av befintligt 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. 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.

Samordning av investeringar

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

Nationell plan bör:

1. 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.

Kommunen har i över tio års tid deltagit i planeringsarbetet kring Objektet E22 Gladhammar-Verkeback. Åtgärden har stor betydelse både för stråket E22 och Rv 40 liksom kommunens möjligheter att integrera arbetsmarknaderna med främst Vimmerby och Hultsfred samt Oskarshamn. Kommunen ser brister i det utredningsarbete som bedrivits och förordar att det tillsammans med berörda kommuner och region tas ett omtag kring objektet. Att stryka objektet skulle innebära en betydande kapacitetsbegränsning i de båda stråken under överskådlig tid samt kraftigt försämra möjligheterna till regional utveckling.

2. Ge hamnarna i Västervik och Oskarshamn en tydlig roll i det nationella godssystemet,

genom att koppla investeringar på både väg och järnväg till hamnarnas funktion.

Västerviks- och Oskarshamns hamnar drivs, genom Smålandshamnar AB, som en gemensam resurs där Västerviks hamn står för en väsentlig del av bolagets kapacitet och trafik (även om bolaget till övervägande del ägs av Oskarshamns kommun.

Att ge dessa hamnar en tydlig roll stärker kapaciteten för både godstransporter, energiförsörjning, beredskap och totalförsvar - inkluderat även Gotland. Det innebär exempelvis åtgärder på både Tjustbanan och Högländsbanan liksom åtgärder på E22, Rv 40, Rv 37/47 och RV 35.



I arbetet med ÅVS Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland pekade Trafikverket ut ett antal prioriterade aktiviteter för fortsatt utredning. Kommunen ser det som viktigt att Trafikverket genomför dessa aktiviteter och att dessa prioriteras i enlighet med den utredningens slutsatser:

Utredningsuppdrag från ÅVS Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland som Trafikverket ännu inte påbörjat:

- Utred Västerviks roll för den långsiktiga hållbara tillgängligheten för Gotland.
- Utred och kartlägg behov av investeringar i hamnarna för att säkra ett robust stråk mellan Gotland och fastlandet. Utred finansieringsmöjligheter för att genomföra investeringar.

3. Samordna järnvägsinvesteringar på Stångådalsbanan, Tjustbanan och Höglandsbanan med Ostlänken,

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

4. 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.

Ekonomi och resursbehov

-

Barnperspektivet

-

Totalförsvarsperspektiv

I kommunens yttrande har gjort en bedömning av hur totalförsvarsperspektivet påverkas. Påverkan består främst i anspråk på hamn och vägnät samt tillgänglighet till dessa.

MBL-förhandling

-

Uppföljning och utvärdering

Uppföljning av den nationella planen för infrastruktur sker genom löpande revidering (normalt med ett intervall av fyra år) samt samverkan med Trafikverket på regional nivå i samverkan med Region Kalmar län.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta



att anta yttrandet som sitt eget.

Anders Björlin
Kommundirektör

Ulf Kullin
Förvaltningsledare

Yasmine Dernelid
Samhällsbyggnadschef

Bilagor

Remissversion Nationell plan för infrastruktur 2026–2037 med bilagor

Beslutet skickas till

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)