



Regeringskansliet
(Infrastrukturdepartementet)
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Trafikverket har skickat rubricerat ärende till Länsstyrelsen för synpunkter.

Handlingarna består av:

- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Bakgrund

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen ser positivt på att Stångådals- och Tjustbanan föreslås som en namngiven reinvestering överstigandes 300 mkr med införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Att Stångådals- och Tjustbanan också pekats ut för vidare utredning är en viktig del för att uppmärksamma regeringen på banornas behov av investeringar.

I planen är det fortsatt fokus på miljö- och trimningsåtgärder vilket Länsstyrelsen ser positivt på eftersom det ger snabba och effektiva åtgärder, exempelvis mötesseparering Nygård-Bälö-Gladhammar på E22. Men det är viktigt att eventuella kostnadsfördyringar och krav på namngivning av trimningsåtgärder inte får utgöra ett hinder för att dessa åtgärder genomförs.

Uteblivna investeringar och dess konsekvenser

För att utveckla en sammanhållen funktionell region är utvecklingen av infrastrukturen av avgörande betydelse. Förslaget till nationell plan innehåller inga namngivna investeringar i Kalmar län eller dess närhet. I planen saknas också många av de åtgärder som behövs för att till år 2040 överensstämmer med de sydsvenska regionernas ambitioner och behov av att utveckla den regionala tågtrafiken i södra Sverige, detta samtidigt som fjärr- och godstrafiken ska kunna utvecklas.

Länsstyrelsen ser mycket allvarligt på att uteblivna investeringar i länets infrastruktur kommer att hämma den regionala tillväxten och utvecklingen, inte minst vad avser förutsättningar för arbetsmarknadsförstoring och transportintensiva näringars behov av mer hållbara och robusta transporter.



Investeringar i de nationella transportplanerna för de fyra perioderna under åren 2010–2033 har inneburit ett rikssnitt på 12,2 miljarder men för Kalmar län endast 0,8 miljarder. Per invånare innebär detta att rikssnittet är 25,5 tkr och för Kalmar län 3,2 tkr. Denna över lång tid mycket låga investeringsnivå gör att grundläggande tillgänglighet av god kvalitet inte uppfylls i Kalmar län. Ett genomförande av förslaget till nationell plan medför att rimliga förutsättningar för hållbar tillväxt i Kalmar län inte kommer att finnas.

Skapa grundläggande tillgänglighet

För att skapa en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet i hela Kalmar län behöver även följande investeringsobjekt namnges: E22 genom Mönsterås och väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten. Trafikverket har också lyft fram dessa i planförslaget som lämpliga investeringar om det hade funnits mer utvecklingsmedel.

Beslutade åtgärder i gällande nationell plan för 2018–2029 behöver också genomföras för att åstadkomma en stabil och kontinuerlig infrastrukturplanering. I Kalmar län avser det förbifart Bergkvara och mötesseparering Gladhammar-Verkeback på E22.

Länsstyrelsen vill även lyfta fram att Region Kalmar län och aktuella kommuner är redo att sam- och medfinansiera objekt i det nationella väg- och järnvägsnätet. Det avser i synnerhet stationsombyggnad Emmaboda station på Kust till kustbanan, Mötespår Rockneby på Stångådalsbanan samt väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten.

För att skapa ett sammanknutet Sydsverige och möjliggöra för hållbara godstransporter behövs dubbelspår på sträckan Alvesta–Växjö tillsammans med strategiskt placerade mötespår samt åtgärder på stationen i Emmaboda.

E22 är den största och viktigaste vägen genom Kalmar län och binder samman flera kommunhuvudorter i länet. Det är också den väg som binder samman Kalmar län med Blekinge län i söder, Skåne län och Öresundsregionen i sydväst samt Östergötlands län och Stockholms län mot norr. Att E22 i sin helhet byggs ut till en mötesfri väg med en hastighetsstandard om minst 100 km/h är en nödvändighet för att skapa ett funktionellt stråk från Norrköping till Trelleborg.

Stambanorna

För att öka samhällsnyttan behöver utbyggnaden av de nya stambanorna samordnas med investeringar i anslutande regionala banor, detta för att möjliggöra en utveckling av den regionala tågtrafiken. Annars är risken att inte minst sydöstra Sverige går miste om den förbättrade tillgänglighet som de nya stambanorna för med sig. Det krävs även att stationer som finns i kopplingar med de nya stambanorna utformas så att fungerande resekedjor säkerställs.

Begränsad klimatpåverkan

Regeringens direktiv anger att klimatmålen ska nås och vara en central utgångspunkt för statliga transportinfrastrukturplaneringen. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av detta.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen kan inte följa hur aspekter av social hållbarhet vägts in i investeringsförslagen. Som exempel har Kalmar län en arbets- och bostadsmarknad som är starkt koncentrerad till några få orter. En uppenbar risk för Kalmar läns del är att de sociala klyftorna växer både inom länet och i förhållande till andra regioner om länets infrastruktur gällande transporter inte prioriteras.



Deltagande

Beslut att avge detta yttrande har fattats av landshövding Peter Sandwall efter föredragning av planarkitekt Maria Paananen. I ärendet har även länsråd Ylva Mannervik, avdelningschef för Tillväxt och Miljö Eva Brynolf, länsarkitekt och chef för samhällsbyggnadsenheten Pär Hansson, samordnare brottsförebyggande arbete Melker Labory och klimatstrateg Madeleine Mårtensson varit deltagande.

Handlingen är signerad digitalt och har därför ingen namnunderskrift