



Remissvar - Nationell transportplan 2022–2033

Bakgrund

Den nationella transportplanen är föremål för en remiss fram till den 18 februari 2022. Planförslaget har tagits fram av Trafikverket utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv, där åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till de transportpolitiska målen.

De riksdagsbundna transportpolitiska målen, och de etappmål som regeringen har beslutat om, bland annat om klimat och trafiksäkerhet, ska vara utgångspunkter för Trafikverkets förslag till åtgärder, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.

- Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

- Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

- Etappmål under hänsynsmålet

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Transportplanen omfattar 799 miljarder kr för planperioden 2022–2033.

Inledning

Mönsterås kommun ser positivt på planens utgångspunkter. Mönsterås kommun ser även positivt på att regeringen beslutat att objekt som kommit med i tidigare transportplaner ska fullföljas. Då det är långa ledtider i infrastrukturobjekt krävs en långsiktighet i både den nationella, regionala och kommunala planeringen. Det är viktigt att "lagt kort" ligger, d v s att



de projekt som finns med i den nationella transportplanen får vara kvar i transportplanen tills de genomförs. Annars är det stor risk att trovärdigheten urholkas.

Mönsterås kommun är starkt kritiska att inga nya namngivna väg- eller järnvägsprojekt i Kalmar län är med i förslag till nationell transportplan 2022–2033. Vid en jämförelse med var satsningar görs i det nationella järnvägs- och vägnätet 2010–2033 ligger Kalmar län i absoluta botten även efter detta planförslag. Trenden att Kalmar län i transportplan efter transportplan ligger i absoluta bottenskiktet kan inte ses som acceptabelt. Förutom att vara en rättvis- och demokratifråga så hämmar denna trend den regionala tillväxten och utvecklingen vad avser förutsättningar för arbetsmarknadsförstoring och transportintensiva näringars behov av transporter.

Mönsterås kommun anser precis som SKR och Regionsamverkan Sydsverige att nya stambanor behöver hanteras utanför den nationella transportplanen. När nya stambanor för 104 miljarder stoppas in i den nationella planen skapar det en undanträngning av andra nödvändiga åtgärder i transportsystemet. Detta kan jämföras med att för hela planperioden är 46 miljarder avsatta för nya väginvesteringar och 129 miljarder för nya järnvägsinvesteringar. Totalt beräknas nya stambanor kosta 325 +/- 55 miljarder.

Förslag till kompletteringar i nationell transportplan

Genomfart E22 Mönsterås bör namnges som objekt som ska genomföras i planen.

Projektet *Genomfart E22 Mönsterås* bör lyftas från listan "Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade" till listan "Förslag på namngivna investeringar".

Regionsamverkan Sydsverige består av sex regioner; Kalmar, Skåne, Jönköping, Kronoberg, Blekinge och Halland. Gemensamt har dessa regioner tagit fram positionspaperet "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige" där prioriteringar för den framtida infrastrukturen enats om. I den gemensamma prioriteringen för hela Sydsverige lyfts *Genomfart E22 Mönsterås* som ett projekt som föreslås ska ingå i nationell plan 2022–2033.

Projektet har en mycket stor betydelse för sydöstra Sverige för att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringsliv.

En avsiktsförklaring har tecknats 2020 mellan Mönsterås kommun, Trafikverket och Region Kalmar där en ansvars- och kostnadsfördelning i samband med projektet *Genomfart E22 Mönsterås* har enats om. Projektet bör därmed ses om redo att tas upp i den nationella transportplanen.

Projektet är tillsammans med E22 Verkeback de sista stora flaskhalsarna på den så viktiga E22 för sydöstra Sverige när redan namngivna projekt på sträckan har genomförts.

Nuvarande E22 genom Mönsterås har 14(!) korsningar i plan. Endast en planskild passage finns, och då endast för gång och cykel. Dessutom är denna passage belägen i norra delen och därmed inte ett realistiskt val för den stora merparten av passager mellan samhället öster om E22 och området väster om E22. Att i Sverige på 2020-talet ha en Europaväg med så många korsningar i plan kan inte vara acceptabelt med tanke på trafiksäkerhet. Genom att antalet korsningar är så många har hastigheten sänkts till 80 km/h. D v s att nuvarande utformning av E22 genom Mönsterås även hindrar Trafikverkets mål om framkomlighet.

Trots en av utgångspunkterna i förslaget till nationell transportplan 2022–2033 är att nå etappmålet för nollvisionen 2030 nås inte målet enligt Trafikverket med det lagda förslaget.



För Mönsterås som dagligen upplever stora brister i trafiksäkerheten för E22 genom Mönsterås är det beklagligt att förslaget till transportplan inte klarar av att nå målet.

Mönsterås ligger mellan Oskarshamn och Kalmar. Detta vägavsnitt är Kalmar läns starkaste pendlingsstråk. Därför är projektet ett mycket strategiskt projekt för att klara en regionförstoring mellan länets största kommun Kalmar, tredje största kommun Oskarshamn samt Mönsterås kommun. Det är stora pendlingsströmmar och stort antal godstransporter som dagligen går till, från, och genom Mönsterås kommun. Projektet är av största vikt att säkra näringslivets behov av arbetskraftsförsörjning och transportbehov och därmed även stärka regional utveckling i Kalmar län.

En viktig del i näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter. Att kunna tillgodose detta behov är av största vikt, inte minst utanför landets tre storstadsområden. E22 genom Mönsterås har en stor andel tung trafik, över 10 % av ÅDT. Kalmar län och Mönsterås kommun har en stor andel tillverkande industrier samt även virkestransporter till Södra Cell Mönsterås vilket utgör en stor del av den tunga trafiken. Mönsterås kommun ser med oro på att Trafikverkets samhällsekonomiska analyser inte visar större hänsyn till näringslivets transporter och behov.

Om *Genomfart E22 Mönsterås* genomförs blir förändringen att 14 korsningar i plan byts ut mot tre trafikplatser samt 3 passager under E22. Därmed minskar barriäreffekterna av europavägen mellan merparten av samhället som ligger öster om vägen och rekreationsområdena väster om vägen. På den västra sidan finns golfbana, motionsspår, ridanläggning, strövområden, fiskdammar m.m. Området är även ett utvecklingsområde för Mönsterås kommun. Det kan inte ses som acceptabelt att barn, ungdomar, äldre ska behöva korsa en vältrafikerad europaväg utan planskilda korsningar.

Projektet E22 Genomfart Mönsterås handlar också om att skapa säkra trafikplatser där Europavägen korsar länsvägar längs sträckan. Den södra trafikplatsen ser till att trafik till och från länsväg 628 och 627 får en säker korsningspunkt. Länsväg 628 går till kommunens näst största tätort Blomstermåla och länsväg 627 till kommunens tredje största tätort Timmernabben. Den norra trafikplatsen ser till att trafik till och från länsväg 641 får en säker korsningspunkt. Väg 641 trafikeras hårt idag av godstransporter, inte minst timmerlastbilar till Södra Cell Mönsterås. Under 2023 planeras en biogasanläggning att uppföras längs väg 641. En verksamhet som kommer generera ytterligare godstransporter som via väg 641 behöver komma säkert ut på E22.

I projektet *Genomfart E22 Mönsterås* ingår en BRT-station på E22:an med målet att snabba expressbussar ska trafikera E22:an likt en järnväg och stärka relationen mellan länets två södra arbetsmarknadsregioner. En förutsättning för regional utveckling.

Värt att nämna är att projektet *Genomfart E22 Mönsterås* var ett prioriterat objekt i den nationella transportplanen för planperioden 2004–2015 men har i transportplaner därefter fallit bort. En avvikelse ifrån den viktiga utgångspunkten att "lagt kort ligger", d v s att har ett projekt kommit med i planen ska det fullföljas.

Stångådal- och Tjustbanan

Mönsterås kommun ser positivt på att Stångådals- och Tjustbanan har namngivits som en reinvestering överstigandes 300 mkr, detta för införandet av signalsystemet ERTMS.

Vissa större brister i transportsystemets funktion saknar färdiga åtgärdsförslag men där preliminära bedömningar ändå pekar på att kostnaderna för att åtgärda bristerna kan komma att överstiga 1 miljard kronor. Trafikverket använder i dessa situationer begreppet utpekad brist för att uppmärksamma regeringen på att dessa sannolikt kommer att behöva hanteras i



samband med kommande revideringar av nationell plan. Det är positivt att Stångådals- och Tjustbanan lyfts som ett av fem projekt/stråk som utpekade brister för fortsatt utredning.

Målet måste vara att fler mötesspår samt elektrifiering genomförs. Detta kommer ge ökad hastighet på banan och därmed skapa förutsättningar för utveckling av person- och godstrafiken. Ytterligare en viktig aspekt är banans anslutning till Linköpings centralstation och kommande ny stambana. Detta är avgörande för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra Sverige.

Med rätt valda åtgärder kommer Stångådalsbanan att bidra till både regionförstoring och regional utveckling i sydöstra Sverige.

Övriga kommentarer

Mönsterås kommun ser positivt på att beslutade åtgärder i gällande nationell plan för 2018–2029 behålls för genomföras i planen 2022–2033 avseende *Förbifart Bergkvara E22* och *mötesseparering Gladhammar-Verkeback* på E22.

Vi vill även passa på i detta remissvar att ställa oss bakom de projekt som de sex södra regionerna gemensamt har enats om att prioritera. Se *Sydsvenska prioriteringar 2021*, (Regionsamverkan Sydsverige).

Det är positivt att förslaget har fortsatt fokus på miljö- och trimningsåtgärder eftersom det ger snabba och effektiva åtgärder. Vi ser med tillfredsställelse att korsningsåtgärden mellan Rv 34 och E22 i Ålem står med som exempel på sådan åtgärd i förslaget.

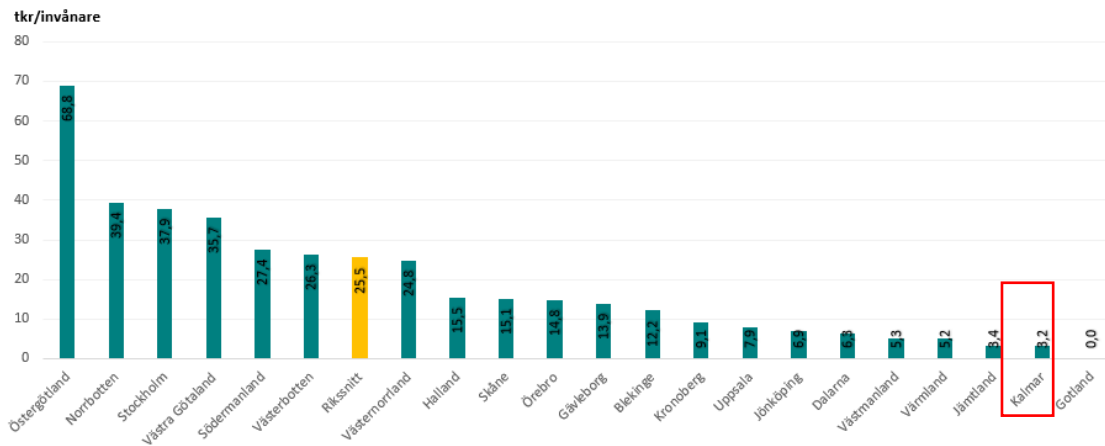
I förslaget öronmärks 9 miljarder åt stadsmiljöavtal. Tanken bakom stadsmiljöavtal är god, att skapa hållbara stadsmiljöer genom att stötta energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser. Vid en genomgång av beviljade stadsmiljöavtal blir det dock tydligt att det är en form av satsning från Trafikverket som fördelats kraftigt ojämnt geografiskt. Här håller Mönsterås kommun med regeringen om att en jämnare fördelning måste komma till.

I förslaget till nationell transportplan avsätts 1,85 miljarder från nationell plan för samfinansiering av de regionala planerna avseende trafiksäkerhets- och cykelåtgärder. Dessa medel kan med fördel istället användas för att höja de ekonomiska ramarna för de regionala planerna istället.

Den Sydsvenska handelskammaren följer regelbundet upp fördelningen över var i landet investeringar i det nationella väg- och järnvägsnätet görs, vilket även har gjorts med utgångspunkt i förslaget till nationell transportplan 2022–2033. Av nedanstående diagram som visar medelstillsdelning per län och invånare noteras att Kalmar län även fortsättningsvis föreslås hamna i den absoluta botten vad gäller nationella investeringar.

Förutom att vara en rättvis- och demokratifråga så hämmar denna trend den regionala tillväxten och utvecklingen vad avser förutsättningar för arbetsmarknadsförstoring och transportintensiva näringars behov av transporter.

Fördelning av regionala investeringar 2010-2033
medelvärde, tkr/invånare



Not: Medelvärde fyra nationella planer i 2021/2 års fasta priser.
Befolkning i år 2020 för beräkning av investering per invånare i nationell plan 2022-2033

Beslutsunderlag

Förslag till nationell transportplan 2022–2033, Trafikverket

Sydsvenska prioriteringar 2021, Regionsamverkan Sydsverige

Avsiktsförklaring Genomfart E22 Mönsterås 2020, Trafikverket, Mönsterås kn, Region Kalmar