

Regionala utvecklingsnämnden
Regionala utvecklingsförvaltningen

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Region Kalmar län har det regionala utvecklingsansvaret i Kalmar län och ska vara en pådrivande och samlande kraft för länets utveckling genom att stimulera och bidra till tillväxt, bildning, god hälsa och tillgång till kultur. En grundläggande förutsättning för att skapa tillväxt och utveckling är en god fysisk infrastruktur för såväl person- som godsresor. Det är särskilt viktigt i ett län som präglas av långa avstånd och som har en relativt sett hög andel sysselsatta inom transportintensiv tillverknings- och skogsindustri.

Kalmar län lider emellertid av betydande brister i funktionalitet och tillgänglighet avseende den fysiska infrastrukturen. Som ett resultat består länet av fyra arbetsmarknadsregioner varav Västerviks kommun utgör en egen, vilket det bara är tre kommuner söder om Norrland som gör, inklusive Gotland. Med utgångspunkt i nu gällande nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 (nationell plan) och dess tilldelning till regionala transportplaner, kommer det enligt Region Kalmar län teoretiskt beräknat att ta cirka 45–80 år innan Kalmar län kan minska antalet arbetsmarknadsregioner. Samtidigt leder bristerna i funktionalitet till att växande industri i länet hämmas i sin utveckling och att deras godshantering försvåras.

Kalmar läns position i Sydsverige ger oss emellertid ett strategiskt läge i Sverige med koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. För att kunna nyttja vårt strategiska läge behöver länet funktionella och snabba resor inom den egna regionen, till angränsande läns tillväxtmotorer men även till storstadsregionerna.

Region Kalmar län ser det som avgörande att investeringar görs i de regionala järnvägarna i Kalmar län, dels för att klara klimatomställningen, dels för att bidra till regional tillväxt och utveckling. Kust till kustbanan är södra länets koppling till tillväxtmotorerna Växjö och Karlskrona och binder dessutom samman Linnéuniversitetets två huvudorter; Kalmar och Växjö. Stångådal- och Tjustbanan kan minska avstånden i den norra och mellersta delen av Kalmar län till tillväxtmotorn Linköping och dess arbetsmarknadsregion.

Sammanfattning av Region Kalmar läns synpunkter

1. Beslutade åtgärder i gällande nationell plan för 2018–2029 måste genomföras. I Kalmar län avser det förbifart Bergkvara och mötesseparering Gladhammar-Verkeback på E22.
2. De nya stambanorna behöver byggas så snart som möjligt, och det tillsammans med investeringar i de direktanslutande regionala banorna: Stångådals-, Tjust- och Kust till Kustbanan.
3. En alternativ finansiering bör prövas för utbyggnaden av nya stambanor för att möjliggöra en utveckling i det övriga transportsystemet.
4. Föreslagen nationell plan innebär att Region Kalmar läns ambitioner att utveckla och förbättra den regionala och lokala tågtrafiken i en sydsvensk kontext inte kan realiseras.
5. Föreslag till nationell plan innebär inte att några steg tas för att kunna förstora arbetsmarknadsregionerna i Kalmar län, utan tvärtom, inga namngivna investeringar föreslås i Kalmar län eller dess närhet.
6. Region Kalmar län och Nybro kommun är i betydande grad redo att sam- och medfinansiera objekt i det nationella väg- och järnvägsnätet. Det avser i synnerhet stationsombyggnad på Emmaboda station på Kust till kustbanan samt väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten.
7. E22 fyller den funktion som en kustjärnväg hade fyllt om den hade funnits, varför de sista flaskhalsarna, genomfart Mönsterås och sträckan genom Verkeback, snarast behöver åtgärdas.
8. För att skapa en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet i hela Kalmar län behöver de objekt som Trafikverket själva har övervägt om det hade funnits mer utvecklingsmedel namnges som investeringsobjekt. Det avser inte minst E22 genom Mönsterås och väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten.
9. Region Kalmar län ser med tillfredsställelse på att Stångådals- och Tjustbanan har namngivits som en reinvestering överstigandes 300 mkr, detta för införandet av signalsystemet ERTMS.
10. Stångådals- och Tjustbanan föreslås som utpekade brister för fortsatt utredning, vilket Region Kalmar län välkomnar. Region Kalmar län står även beredd att i betydande grad samfinansiera nödvändiga investeringar på dessa banor genom egna medel.
11. Medelstilledningen till de regionala planerna är otillräcklig för att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet och för att åstadkomma nödvändiga satsningar på cykelvägar och kollektivtrafik.
12. Betydande belopp avsätts av Trafikverket för samfinansiering av de regionala planerna avseende trafiksäkerhets- och cykelåtgärder. Medel som Region Kalmar län med fördel ser kan användas för att höja de ekonomiska ramarna för de regionala planerna istället.

13. En fortsatt satsning på stadsmiljöavtal ses positivt på av Region Kalmar län även om Trafikverket, precis som regeringen skriver, behöver se till att medlen fördelas mer jämnt över landet.
14. Region Kalmar län ser positivt på ett fortsatt fokus på miljö- och trimningsåtgärder eftersom det ger snabba och effektiva åtgärder, exempelvis mötesseparering Nygård-Bälö-Gladhammar på E22. Region Kalmar län vill betona att eventuella kostnadsfördyringar och krav på namngivning av trimningsåtgärder inte får utgöra ett hinder för att dessa åtgärder genomförs.

Beslutade åtgärder i gällande nationell plan måste genomföras

De större namngivna projekten i nu gällande nationell plan för 2018–2029 måste enligt Region Kalmar län genomföras för att åstadkomma en stabil och kontinuerlig infrastrukturplanering. Det är att betrakta som en grundläggande förutsättning för andra samhällsaktörers medverkan i utvecklingen av transportsektorn och transportsystemet.

I Kalmar län avser det två objekt på E22; förbifart Bergkvara och mötesseparering Gladhammar-Verkeback. Region Kalmar län ser det därför som en styrka att dessa objekt fortsatt namnges i nationell plan. Däremot får den framskjutning av mötessepareringen mellan Gladhammar-Verkeback som föreslås, från beräknad byggstart 2025–2027 till 2028–2033, en tydlig negativ inverkan på Kalmar län och södra Sverige. Denna satsning är betydelsefull dels för att få till ett funktionellt och mötesseparerat stråk utmed hela E22 mellan Norrköping och Trelleborg, dels för att djupare integrera de regionala kärnorna Oskarshamn och Västervik med varandra. De utgör idag två separata mindre arbetsmarknadsregioner.

Nationell och internationell tillgänglighet

Sydsverige har ett strategiskt läge med tydliga kopplingar till kontinentala Europa och Mälardalen. Då kapacitetsbristen i järnvägssystemet i Sydsverige i allt ökande grad blir en flaskhals för nationell och internationell tågtrafik för såväl personresor som godstransporter, ser Region Kalmar län positivt på att en fortsatt utbyggnad av nya stambanor föreslås i planförslaget. Vidare är det positivt att det tydligt framgår att nyttorna erhålls först när ett sammanhållet system i hela sin sträckning finns på plats. Region Kalmar län är därför av uppfattningen att de nya stambanorna behöver byggas ut så snabbt som möjligt.

För att öka samhällsnyttan behöver utbyggnaden av de nya stambanorna enligt Region Kalmar län 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. Därtill krävs att stationer i kopplingar med de nya stambanorna utformas så att fungerande resekedjor säkerställs.

För norra och mellersta delen av länet är redan idag goda tågförbindelser mot Linköping avgörande. Med en ny stambana blir denna förbindelse än viktigare. Utan ett stopp i Värnamo eller i Alvesta/ Växjö på den nya stambanan ser Region Kalmar län att den naturliga anslutningspunkten för vidare resa mot Stockholm blir i Linköping även för den södra delen av Kalmar län. Stångådals- och Tjustbanan som ansluter tillväxtmotorn Kalmar

respektive den regionala kärnan Västervik med tillväxtmotorn Linköping är därför avgörande för att Kalmar län ska kunna ta del av den ökade tillgänglighet som nya stambanor för med sig. Region Kalmar län kan därför inte nog understryka betydelsen av att Stångådals- och Tjustbanan betraktas som en integrerad del av hela järnvägssystemet och får direktanslutning i Linköping till den nya stambanan.

Förslaget till nationell plan innebär emellertid att de nya stambanornas färdigställande ligger långt bortom planperiodens slut och att den utveckling som Region Kalmar län ser är nödvändig på de regionala banorna Kust till kust-, Stångådals och Tjustbanan uteblir. För att påskynda utbyggnaden och samtidigt skapa ekonomiskt utrymme för angelägna satsningar i andra delar av transportinfrastrukturen, anser Region Kalmar län att en alternativ finansiering bör prövas för utbyggnaden av nya stambanor.

Ett sammanknutet Sydsverige

Sydsverige har en flerkärnig Ortsstruktur och i alla delar finns tillväxtmotorer och regionala kärnor, städer med dynamisk tillväxt och goda utvecklingsförutsättningar. Tillväxtmotorerna har en stark befolknings- och sysselsättningstillväxt som skapar tillväxteffekter för sitt omland. Med en väl fungerande regiontågstrafik samt ett nationellt och regionalt säkert vägnät präglad av hög tillgänglighet, kan den flerkärniga Ortsstrukturen fortsätta att utvecklas.

Den hårda belastningen på det sydsvenska järnvägssystemet medför idag störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Region Kalmar län ser att det är av yttersta vikt att funktionaliteten i hela det svenska järnvägssystemet återställs och att kapacitetsbrister i järnvägsinfrastrukturen fortlöpande åtgärdas i takt med att anspråken på att köra gods- och persontåg ökar.

I förslaget till nationell plan saknas 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. De sydsvenska regionerna prioriterar en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där den regionala tågtrafiken är ryggraden i systemet, men detta är inte möjligt utan en parallell utveckling av järnvägssystemet som möjliggör detta.

Region Kalmar län anser att erforderliga medel måste finnas i den nationella planen så att de 14 objekt som lyfts fram i Sydsvenska prioriteringar kan genomföras, och att vi därmed kan ges förutsättningar för att bidra till ett mer hållbart och sammanknutet Sydsverige. Ett exempel på dessa prioriteringar som behöver namnges i förslaget till nationell plan är dubbelspår mellan Alvesta och Växjö. Kapacitetsbristen på detta enkelspår är betydande redan idag, och med en ny station i Råppe som föreslås som en investering i den nationella planen, kommer kapacitetsgränsen definitivt att nås.

Kalmar län är redo att sam- och medfinansiera nationella objekt

Utifrån ett regionalt tillväxt- och utvecklingsperspektiv är det Region Kalmar läns uppfattning att de åtgärder som ska prioriteras är de som kan ge bekvämare, robustare och tidsmässigt kortare resor mellan vår tillväxtmotor

Kalmar och angränsande läns tillväxtmotorer. Detsamma kan sägas om åtgärder som möjliggör etableringar och utveckling av näringslivet. Region Kalmar län och Nybro kommun står därför redo att i betydande grad sam- respektive medfinansiera objekt i nationell infrastruktur. Nedanstående objekt har trots en betydande sam- och medfinansiering inte namngivits i förslag till nationell plan.

Stationsombyggnad Emmaboda station – Kust till kustbanan

Emmaboda station är strategiskt belägen mellan de tre tillväxtmotorerna Växjö, Karlskrona och Kalmar och har en gemensam arbetsmarknad i vilken det bor cirka 400 000 personer. I förslaget till regional transportplan för Kalmar län 2022–2033 (regional plan) föreslås en samfinansiering om 50 miljoner kronor (mkr) för en stationsombyggnad på Emmaboda station, vilket ska ställas i relation till den uppskattade totalkostnaden om 48 till 89 mkr. Enligt åtgärdsvalsstudien för Kust till Kustbanan från 2021 skulle en stationsombyggnad med längre mötesspår och plattformar samt undanröjda plankorsningar inte bara innebära ett bekvämare och trafiksäkrare resande, utan också medföra betydande restidsvinster vid tågbyten tillväxtmotorerna emellan. I och med att det är fråga om betydande storregionala nyttor och betydande samfinansiering är Region Kalmar län kritisk till att Trafikverket inte har tagit tillfället i akt att och namngivit objektet för att möjliggöra ett hållbart resande och djupare integrering mellan arbetsmarknadsregionerna Växjö, Karlskrona och Kalmar.

Mötesspår Rockneby -Stångådalsbanan

I den föreslagna regionala planen för Kalmar län föreslås samfinansiering av ett mötesspår i Rockneby på Stångådalsbanan. Mötesspåret syftar främst till att möjliggöra timmestrafik på Stångådalsbanan mellan tillväxtmotorerna Kalmar och Linköping samt att skapa mötesmöjligheter för 650 meter långa godståg. Genom samfinansiering och kommunal medfinansiering är objektet fullt finansierat genom Kalmar län. Region Kalmar läns uppfattning är att detta objekt borde ha prioriterats i föreslagen nationell transportplan, inte minst för att tydligt visa att Stångådalsbanan är prioriterad för investeringar.

Väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten

Väg 25 binder samman tillväxtmotorerna Kalmar, Växjö och Halmstad i östvästlig sträckning. Utmed detta stråk är Nybro strategiskt beläget, vilket flertalet större logistikintensiva företagsetableringar vittnar om. En planskild korsning vid trafikplats Glasporten har diskuterats länge och intensifierats då Trafikverket gör bedömningen att nuvarande fyrvägs korsning inte tål mer trafikalstring och därmed inte en fortsatt utveckling av verksamhetsområdena utmed trafikplatsen. Flertalet allvarliga olyckor har dessutom inträffat i korsningen.

Genom avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal är Nybro kommun och Trafikverket överens om en betydande kommunal medfinansiering som omfattar 40 mkr av den uppskattade kostnaden på 120 mkr. Trots det har Trafikverket i sitt förslag till nationell plan valt att inte namnge trafikplats Glasporten. Region Kalmar län ser allvarligt på att Trafikverket inte tar sin del av ansvaret på en nationell väg, inte minst då åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam med en nettovärdeskvot på 3,67. Det innebär inte bara ett fortsatt stopp av utveckling och nyetableringar i verksamhetsområdena utmed väg 25, utan också att den ökade trafiksäkerhet

och framkomlighet som en ny trafikplats skulle föra med sig ointetgör. Region Kalmar län förordar därför att trafikplats Glasporten ska redovisas som namngiven investering.

E22 fyller den funktion som en kustjärnväg hade fyllt

För Region Kalmar län är det givet att ställa sig bakom att Sverige ska bli världens första fossilbränslefria välfärdsland och att järnvägen har en nyckelroll för att ta oss dit. Det betyder dock inte att det går att bortse från att järnvägen saknas på det stråk i Kalmar län där de funktionella sambanden är som starkast och där flest människor dessutom bor, utmed Östersjökusten. Region Kalmar län vill påminna Trafikverket om att E22 fyller den funktion som en kustjärnväg borde fylla, det vill säga livsnerven för person- och godstransporter i och genom Kalmar län. Starka storregionala vägstråk där det saknas järnväg bör därför generellt få en framlyft position i förslag till nationell plan, och det med en tydlig ambition om att åtgärda de sista så kallade flaskhalsarna.

Att E22 i sin helhet byggs ut till en mötesfri väg med en hastighetsstandard om minst 100 km/h är därför enligt Region Kalmar län att betrakta som en absolut nödvändighet för att skapa ett funktionellt stråk från Norrköping till Trelleborg. Genomfart Mönsterås och även sträckan genom Verkeback är att betrakta som de sista större flaskhalsarna efter att redan namngivna investeringar på hela stråket har genomförts, varför båda objekten snarast behöver namnges som investeringsobjekt. Särskilt genomfart Mönsterås är att betrakta som planeringsmoget då en avsiktsförklaring är undertecknad av Trafikverket och Mönsterås kommun.

Då en kustjärnväg saknas i sydöstra Sverige bedriver Region Kalmar län ett aktivt arbete med att skapa ett BRT-system på E22, det vill säga expressbussar med ett stopp i varje kommun. Avsatta medel för byggande av BRT-stationer finns i både gällande och föreslagen regional plan. På sikt är Region Kalmar läns ambition att sammanlänka BRT-systemet med järnvägarna i Karlskrona och Norrköping. Region Kalmar län vill även påminna Trafikverket om att den BRT-station som planeras i Mönsterås är belägen utmed sträckningen för genomfart Mönsterås. För att få bästa möjliga samhällsutveckling av BRT-stationen bör genomfarten byggas så snart som möjligt.

Hela landet ska leva

Kalmar län är ett landsbygdsland vilket med tydlighet framgår av Tillväxtverkets tillgänglighetsindex från 2018. I den är det tydligt att Kalmar län har geografiska förutsättningar som sticker ut i södra Sverige, de påminner mer om hur det exempelvis ser ut i Norrland. Det vill säga län med stora avstånd mellan de större tätorterna, stora områden med låg befolkningstäthet och långa avstånd till större tätorter.

I ett landsbygdsland kommer många länsinvånare även i framtiden att vara beroende av bilen, om inte annat för att ta sig till närmsta bytespunkt för kollektivtrafiken. Region Kalmar län är därför kritiska till att inga nya väginvesteringar i Kalmar län eller dess närhet föreslås i nationell plan. Detta trots att det i proposition och direktiv tydligt framgår att den nationella planen ska bidra till att skapa grundläggande tillgänglighet av god kvalitet i hela landet. På listan över investeringar som övervägts av Trafikverket om

utvecklingsmedlen ökade med tio procent, återfinns vägobjekt med en tydlig landsbygds- och trafiksäkerhetsprofil, objekt som enligt Region Kalmar län behöver namnges om den nationella planen ska leva upp till proposition och direktiv. I Kalmar län och dess närhet avser det exempelvis:

- E22 genom Mönsterås
- Väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten
- Väg 40, Toverum-Hyttan
- Väg 25, förbi Lessebo
- Väg 25, Norrleden i Växjö inkl. trafikplats

Den Sydsvenska handelskammaren följer regelbundet upp var i landet investeringar i det nationella väg- och järnvägsnätet görs, vilket dem även har gjort med utgångspunkt i föreslagen nationell plan. Av medelstillelningen per län och invånare noterar Region Kalmar län att Kalmar län även fortsättningsvis föreslås hamna i den absoluta botten vad gäller nationella investeringar, och det för fjärde planperioden i rad. Region Kalmar län vill betona att denna trend inte kan få tillåtas att fortsätta. Det hämmar den regionala tillväxten och utvecklingen, inte minst vad avser förutsättningar för arbetsmarknadsförstoring och transportintensiva näringars behov av mer hållbara och robusta transporter. Ytterst är det också en demokratifråga.

Namngivna reinvesteringar

Region Kalmar län konstaterar med tillfredsställelse att Stångådals- och Tjustbanan föreslås som en namngiven reinvestering överstigandes 300 mkr. Den reinvestering som föreslås på delar av Stångådals- och hela Tjustbanan är införandet av det nya signalsystemet ERTMS, vilket då ersätter dagens unika radioblockeringssystem.

Särskilt positivt är det att det av Trafikverkets så kallade utrullningsplan för ERTMS framkommer att dessa banor ska finnas med i införandets inledande fas med start 2023. Här vill Region Kalmar län påminna Trafikverket om betydelsen av att så också blir fallet, detta eftersom de nya tåg som Region Kalmar län har beställt beräknas att levereras under 2025–2026. Dessa tåg är utrustade med ERTMS, varför ett skyndsamt införande av ERTMS på Stångådals- och Tjustbanan är en förutsättning för att kunna köra de nya tågen från 2025/ 2026.

Utpekade brister för fortsatt utredning

Region Kalmar län har länge arbetat för att få staten att investera i de regionala banorna Stångådals- och Tjustbanan för att på så vis inte bara minska restiderna till Linköping från tillväxtmotorn Kalmar respektive den regionala kärnan Västervik, utan också för att förbättra banornas driftsäkerhet. Det är därför efterlängtad att Trafikverket föreslår att Stångådals- och Tjustbanan ska pekats ut som en brist för vidare utredning. Det är ett sätt för Trafikverket att uppmärksamma regeringen på att dessa banor sannolikt kommer att behöva hanteras i kommande revideringar av nationell plan. En utpekad brist handlar om större brister i transportsystemets funktion som saknar färdiga åtgärdsförslag.

Samtidigt konstaterar Region Kalmar län att några åtgärder från tidigare bristanalyser i allt väsentligt inte har kunnat inrymmas i kommande planperiod. Det är därför betydelsefullt att det i den nationella planen finns tillräckligt med medel avsatta för att kunna åtgärda utpekade och utredda brister. Region Kalmar län vill även påminna Trafikverket om att Region Kalmar län sedan tidigare är beredda att med egna medel teckna ett samfinansieringsavtal med Trafikverket om 600 mkr för investeringar i Stångådals- och Tjustbanan.

Den regionala planens medelstildelning

För att klara behoven inom och målsättningarna för transportsystemet behövs en betydande höjning av ramen för att utveckla den regionala infrastrukturen. Tilldelningen av medel till de regionala planerna i den nationella planen har minskat sin andel markant jämfört med för några planomgångar sedan. Region Kalmar län anser att den föreslagna planeringsramen för den regionala planen inte är tillräcklig för att en acceptabel standard ska kunna hållas på det regionala och enskilda vägnätet samt för att åstadkomma nödvändiga satsningar på cykelvägar och kollektivtrafik.

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet

Trafikverket föreslår utifrån så som direktivet angett att betydande belopp ur den nationella planen avsätts till samfinansiering av de regionala planerna för trafiksäkerhets- samt cykelåtgärder, 1,25 respektive 1,7 miljarder kronor. Region Kalmar län anser att ett bättre system är att ordentligt höja ramarna till de regionala planerna, inte minst för att det i förslaget till regional plan redan finns ett starkt fokus på en fortsatt mötesseparering av landsbygdsvägnätet och det regionala cykelvägnätet i Kalmar län. Med ett högre anslag till regional plan ser Region Kalmar län att den ambitionen skulle kunna realiseras snabbare.

Stadsmiljöavtalen

Region Kalmar län ser positivt på att förslag till nationell plan innehåller en fortsatt satsning på stadsmiljöavtal, det vill säga möjligheten för Trafikverket att ge stöd till kommuner och regioner för att främja hållbara stadsmiljöer. Stöd kan beviljas till åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik och cykel eller till hållbara godstransportlösningar.

Av förslag till nationell plan framgår med tydlighet att medel från stadsmiljöavtalen fördelas ojämnt i landet, alltför ojämnt enligt Region Kalmar län. Region Kalmar län vill poängtera att behovet av att skapa mer hållbara stadsmiljöer i Kalmar läns städer och tätorter är betydande. Region Kalmar län instämmer därför i regeringens bedömning att dessa medel behöver fördelas mer jämnt i landet.

Trimnings- och miljöåtgärder

I förslagen nationell plan finns ett fortsatt fokus på trimnings- och miljöåtgärder. Det avser mindre och effektiva åtgärder, upp till 100 mkr, inom tre åtgärdsområden; tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Region Kalmar län ser att dessa mindre åtgärder som inte behöver namnges skapar effektiva och snabba åtgärder som kan utveckla och förbättra

transportsystemets funktion. I Kalmar län pågår exempelvis trimningsåtgärder på E22 genom mötesseparering Nygård-Bälö-Gladhammar samt korsningsåtgärd mellan E22 och Rv 34 i Ålem. Region Kalmar län vill betona att eventuella kostnadsfördyringar och krav på namngivning inte får utgöra ett hinder för att de genomförs. E22 är som tidigare nämnts inte bara Kalmar läns livsnerv för person- och godstransporter utan också ett storregionalt och nationellt stråk som snarast behöver byggas ut till mötesfri väg med minst 100 km/h.