



2022-02-13

Samhällsbyggnadschef  
Daniel Niklasson  
0490-25 40 63  
daniel.niklasson@vastervik.se

Kommunstyrelsen

## Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Västerviks kommun lämnar följande remissyttrande avseende Trafikverkets förslag till länsplan för transportinfrastruktur 2022-2033

### Bakgrund

Västervik utgör som en av de få kommuner söder om Dalälven en egen arbetsmarknadsregion (FA-region). Rent konkret har vi som kommun konstaterat att vi måste bryta denna barriär för att långsiktigt kunna överleva och utvecklas.

För vår del är den naturliga kopplingen till Östergötland och då främst Linköping som finns inom knappt 10 mils avstånd. I Linköping finns även naturlig koppling till kommande höghastighetsjärnväg genom Ostlänken. Det är i klartext mot Östergötland kommunens möjlighet finns att bryta statusen som egen arbetsmarknadsregion. Kommunen har inte lycklarna till denna möjlighet själv utan där är statliga investeringar i infrastrukturen en förutsättning. Ska Västervik som kommun kunna integreras mot Östergötland är det på lång sikt genom kvalitativ tågtrafik det enda medel som är möjligt med rimliga restider.

Västerviks kommun konstaterar att den föreliggande utredningen kring framtida Gotlandstrafik tydligt påverkar även prioriteringar i den nationella planen. Västervik utgör ett hamnalternativ i två av fyra föreslagna trafikeringlösningar vilka båda är de miljömässigt bästa. Västerviks kommun anser att vi har goda förutsättningar att skapa bra och effektiva förbindelser till Gotland utifrån utredningens förslag. Västerviks kommun är beredd att tillsammans med övriga berörda parter föra en fortsatt dialog kring denna fråga.

Västerviks kommun har tagit del av det yttrande som Sveriges kommuner och regioner framför och ställer sig bakom det yttrandet. Vi vill särskilt trycka på problemen med kostnadsutvecklingen samt trögheten i planeringssystemen. Vi ser, oavsett planeringsnivå, att planeringssystemen kompliceras och belastas med allt fler tvingande utredningskrav. Detta gör allt mer resurser läggs på hur eller om någonting ska göras snarare än att göra någonting åt själva problemet. Vi är, oavsett planeringsnivå, övertygande om att staten måste gå in och ta initiativet till förenklingar och utökad tillit till kommuners, regioners och andra aktörers förmåga att hantera de frågor som uppstår i objekten.



Vidare ser kommunen stora bekymmer med den tilldelningsram och den fördelning mellan olika regioner som sker till de regionala planerna. I vår region klarar den regionala planen i princip ett större objekt per planperiod vilket gör att planeringshorisonten och inte minst effekterna av satsningar och förbättringar tar mycket lång tid att genomföra även för prioriterade objekt.

### **Tjustbanan – utbyggnad ERTMS samt utredning betydelse för regional utveckling**

Västerviks kommun konstaterar tacksamt att Trafikverket föreslår en snar utbyggnad av ERTMS på de delar av Tjust- och Stångådalsbanorna som idag trafikeras med radioblockssystemet. Radioblockssystemet var ett pilotprojekt och en föregångare till dagens ERTMS som måste ersättas för att möjliggöra bland annat utbyte av fordon på banorna. ERTMS förenklar även godstrafik på Tjustbanan. Detta begränsas idag då enbart ett fåtal godsoperatörer har tillgång till lok som kan trafikera Tjustbanan.

Västerviks kommun kan inte nog tydligt framhålla betydelsen av satsningen av utbyte av signalsystem på Tjustbanan. Utbytet möjliggör fortsatt utveckling av trafiken samt möjliggör en koppling till det kommande höghastighetsnätet i Linköping. Genom att effektivt koppla fler kommuner till höghastighetsnätet gynnas en större del av Sveriges befolkning och regioner vilket vi tror är nödvändigt för en bred acceptans av genomförandet av höghastighetsbanorna.

Västervik kommun är mycket positiv till en fortsatt utredning av Tjust- och Stångådalsbanorna för regional utveckling inför kommande planperiod. Detta är en fråga som vi drivit under många år tillsammans med grannkommuner och region Kalmar. Utifrån internationella jämförelser har Tjustbanan goda förutsättningar att utgöra en bärare som regional förbindelse och koppling mot Östergötland för norra Kalmar län. Utifrån de senaste två årens pandemi med ökat distansarbete till förmån mot dagspendling stärks denna tes ytterligare. Kommunens största andel inflyttare kommer från främst Östergötland och Stockholm. Vi är beredda att aktivt delta i föreslaget utvecklingsarbete och vi har tillsammans med Åtvidabergs kommun tecknat en avsiktsförklaring kring medfinansiering på en särskild satsning på Tjustbanan.

### **E22 Gladhammar- Verkeback**

Västerviks kommun konstaterar att objektet E22 Gladhammar-Verkeback skjuts framåt i förslaget till plan. Sträckan är en av de med lägst standard på hela E22 och utgör en gemensam del med riksväg 40 Göteborg-Västervik. Projektet har hanterats svagt av Trafikverket och framdriften i utredningsarbetet har varit klen. Det är därför inte förvånande att Trafikverket skjuter objektet framåt i tid. Från vår sida ser vi det inte som acceptabelt att svag projektledning på detta tydliga sätt ska få skjuta objekt bortåt på en av de sträckor på E22 som har högst trafik i förhållande till standard med hastigheter ned till 50 km/h på en europaväg. Det är därför rimligt att objektet prioriteras och från kommunens sida är vi givetvis beredda att bistå Trafikverket för att möjliggöra framdrift för objektet.

Utbyggnaden av E22 med ökad bärighet BK4 hämmas genom att en större bro omedelbart söder om Västervik; inte klarar BK4 vilket i sin tur gör att transporter för bl.a. skogsbruket



mot Mönsterås och Norrköping inte kan nyttja bärighetsatsningens potential. En prioritering av Verkebäcksbron är därför nödvändig för att kunna nyttja BK4-uppgraderingen på ett effektivt sätt.

### **RV 40 Toverum-Hyttan**

Vid en utökad medelstilldelning på 10 % aktualiserar Trafikverket en utbyggnad av riksväg 40 på sträckan Toverum-Hyttan vilket är ungefär halva sträckan mot grannkommunen Vimmerby. Ett sådant objekt möjliggör en integrering mot den näraliggande arbetsmarknadsregionen Vimmerby-Hultsfred. En sådan integrering får dock inte på långa vägar samma effekt som en integrering mot Östergötland men är ändå betydelsefull för båda regionerna. För näringslivets transporter är riksväg 40 av allt ökande betydelse mot terminaler i Nässjö och Jönköping med vidare koppling till Göteborgs hamn.

### **Sammanfattning**

Västerviks kommun konstaterar att för kommunens del finns ett antal oklara parametrar inför detta remissvar. De två största är givetvis inriktningen på framtida Gotlandstrafik och hur mindre attraktiva kommuner kan påverkas av "pandemiutveckling" med utökad distansarbete och längre pendlingssträckor än vid dagspendling. Det är därför positivt och avgörande att förslaget till nationell plan innehåller nödvändiga satsningar och utredningsuppdrag kring Tjustbanan. Att övergripande bryta mönster med kommuner som utgör egna arbetsmarknadsregioner måste fortsatt vara prioriterat även på regional och statlig nivå. Hos oss är det den högst prioriterade utvecklingsfrågan och som kommun är vi givetvis beredd att samverka på de sätt som krävs för att lösa denna fråga, långsiktigt, en gång för alla.

Anders Björlin  
Kommundirektör

Ulf Kullin  
Förvaltningsledare

Daniel Niklasson  
Samhällsbyggnadschef