

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Med anledning av att Region Kalmar län fått möjlighet att yttra sig över Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 framförs följande synpunkter.

Yttrandet utgår från Region Kalmar läns roll som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, länsplaneupprättare och regional kollektivtrafikmyndighet. Vidare bygger yttrandet på ett ställningstagande som arbetas fram gemensamt av Regionsamverkan Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Arbetet kommer mynna ut i ett positionspapper som grundas i en gemensam framtagen systemanalys och andra gemensamma underlagsrapporter.

Kalmar läns förutsättningar

Kalmar län är ett landsbygds-län med långa avstånd till angränsande tillväxtmotorer och storstadsområden nationellt. Tack vare länets sydöstliga placering finns en stark koppling till de norra delarna av Europa och Baltikum men den fysiska tillgängligheten är låg.

I Nationell strategi för hållbar regional utveckling beskrivs ett strategiskt område kring tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem. Likaså i de transportpolitiska målen, som regionerna förhåller sig till i arbetet med bland annat länstransportplanen, beskrivs 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.

Genom att skapa utvecklingskraft för lokala arbetsmarknadsregioner och funktionell tillgänglighet mellan tillväxtmotorer i landet kan nationella mål om tillgänglighet nås. Insatser för förbättrad infrastruktur och stråk krävs med speciellt fokus på regioner med sämre tillgänglighet och långa avstånd för att överbrygga inomregionala skillnader men som ändå bidrar stort till landets grundläggande behov och utveckling.

Sammanfattande synpunkter på inriktningsunderlaget:

- 1. Kostnadsfördyringar och kopplingar till nationella mål:** Region Kalmar län anser att det måste grävas djupare i möjligheten att finansiellt hantera stora infrastrukturobjekt utanför gängse planprocess. För att skapa ett långsiktigt hållbart och hälsofrämjande samhälle anser Region Kalmar län att det behöver finnas en tydlig koppling kring på vilket sätt infrastrukturen trafikeras och nyttjas och hur infrastrukturen byggs.
- 2. Planprocess enligt riktlinjerna:** Region Kalmar län anser att likväl som att planeringsprocessen följs enligt dess initiala avsikt bör Trafikverket se över i vilken fas man skriver avtal med andra intressenter. Detta för att minska uppfattningen av att ett objekt är lovat in i plan och att lösningar byggs upp i systemet.
- 3. Stråkeffekter och samhällsekonomiska bedömningar:** Region Kalmar anser att det är samhällsekonomiskt lönsamt för hela landet att områden med sämre tillgänglighet och kapacitet ges slutgiltiga investeringar i stråk för att skapa, inte bara ökad kapacitet, utan även övriga positiva samhällsvinster. Dessa stråk bör ges företräde för att sprida, utveckla och frammana attraktivitet i hela landet.
- 4. Regionala planen och trafiksäkerhet:** Region Kalmar län vill tydligt poängtera vikten av ökad medelstilleddning till den regionala planen. På grund de kostnadsdrivande investeringarna i mötessepareringar ser Region Kalmar län även ett stort behov av att Trafikverket prövar möjligheten till alternativa lösningar för framtida trafiksäkerhetsinvesteringar på vägnätet.
- 5. Stadsmiljöavtalen:** Region Kalmar län är oroad för att de indragna stadsmiljöavtalen kommer medföra att det uppstår ett ökat tryck på regionerna om att tillföra medfinansiering från regional transportplan till länets kommuner för hållbarhetsinvesteringar.
- 6. Behov försvar:** Region Kalmar län vill passa på att lyfta behoven av resterande stråkatgärder på riksväg 40 samt riksväg 25 genom länet som binder samman södra Sveriges kuster med varandra. Västerviks och Oskarshamns hamnar bör också ses som angelägna förbindelsepunkter i landet och därmed blir även E22 av stor vikt för framtida investeringar.
- 7. Regelverk cykelvägar:** Region Kalmar län anser att regelverket för vägplan kopplat till cykelvägar behöver omarbetas till förmån för en process som gynnar och skapar förutsättningar för bra lösningar för cykelvägar.
- 8. BK4:** Region Kalmar län önskar en processbild över införandet av BK4 samt tydliga ställningstaganden kring vilken budget som hanterar de mer komplexa och kostnadsdrivande bristerna i nätet.
- 9. ERTMS och regionala järnvägar:** Region Kalmar län tillstyrker Trafikverkets resonemang kring ett snabbt och genomgående införande av ERTMS för hela landets järnvägssystem. Stångådals- och Tjustbanan i Kalmar och Östergötlands län förbereds för ett delvis införande av ERTMS, en bristutredning har genomförts för

banorna och en diskussion kring anslutningen av banorna till nya stationen för Ostlänken i Linköping pågår. Robusthet och tillförlitlighet tillsammans med restidsminskningar mellan tillväxtmotorerna Kalmar och Linköping måste vara i fokus och samordnas med övriga pågående insatser på det regionala järnvägssystemet.

- 10. Tågtrafik:** Region Kalmar län anser att den förväntade ökningen av tågtrafiken måste aviseras än mer tydligt och en handlingsplan för hur landet ska möta upp dessa öknings bör tas fram.

Kostnadsfördyringar och kopplingar till nationella mål

Region Kalmar län anser att Trafikverket har tagit fram ett välformulerat och tydligt underlag till inriktningsplaneringen. Den stora utmaningen för kommande nationell och regional transportplan är låsningarna på objektsnivå i den nationella planen och de betydande kostnadsfördyringarna för alla delar i investeringsledet. Detta får effekt på regional utveckling och landets utveckling i stort. Trafikverket adresserar även de stora och ökande behoven av underhåll, på både väg- och järnvägsnät. Att välja mellan att vårda det man har och att göra viktiga investeringar för landets tillväxt är inte ett optimalt läge, men att hantera båda frågorna verkar inte möjligt i nuläget. Region Kalmar län anser att det måste grävas djupare i möjligheten att finansiellt hantera stora infrastrukturobjekt utanför gängse planprocess.

Tre viktiga faktorer måste kunna hanteras samtidigt:

- drift och underhåll
- bristhantering för objekt med kapacitets- och säkerhetsbrister som bidrar till regional och nationell utveckling samt
- nyinvesteringar i infrastruktur som bidrar till morgondagens Sverige i ett nationellt och internationellt perspektiv

Region Kalmar län önskar ett helhetsgrepp kring frågan om hur Sveriges utveckling för trafik och mobilitet ska hanteras. Trafikverket lyfter fram flera trender och prognoser som berör trafik och mobilitet på landets väg- och järnvägsnät men det saknas koppling till hur dessa trender, positiva som negativa, ska mötas upp. Den stora frågan är vems uppdrag det är att skapa målbilden av landets önskvärda utveckling och därpå bygga strategier för att nå dit. Trafikverket tar tydligt avsteg från ansvaret för vilken trafikering som sker på väg- och järnvägsnätet och hur infrastrukturen nyttjas optimalt. Detta gör att det saknas ett helhetsgrepp för att nå övergripande samhällsmål och behov för exempelvis folkhälsa, klimat och utveckling. Region Kalmar län med sitt uppdrag kopplat till hållbar regional utveckling anser att det behöver finnas en tydlig koppling kring hur infrastruktur byggs och hur den nyttjas. Regionerna själva har en viktig del i denna samhällsfråga med sitt ansvar för trafikförsörjningen.

Planprocess enligt riktlinjerna

Trafikverket beskriver på flera ställen i inriktningsunderlaget det som önskvärt att återgå till att följa den regelrätta planeringsmetodikerna för transportplaneprocessen. Det innebär i korthet att de första fyra åren i planen är låsta objekt redo för genomförande, följande fyra år planeringsmogna objekt och resterande fyra år består av objekt som kan bli aktuella för genomförande men som fortsatt utreds i förhållande till andra objekt. Dagens plan har, i motsats till planeringsmetodikerna, låsningar för i stort sett två hela planer framåt.

Region Kalmar län anser att Trafikverket själva måste se över hur man väljer att agera gentemot främst kommun och region vid dialogen kring objekt aktuella för nationell plan. I merparten av tillfällena då ett objekt är åtgärdsplanerat och anses angeläget för genomförande skrivs någon form av avsiktsförklaring för objektet. Avtalet innebär ofta en insats i någon form för den andra parten men beskriver också vilka åtgärder som behöver göras på platsen. Detta skapar givetvis en gemensam syn på att objektet är viktigt men skapar även en förhoppning om att åtgärder för platsen lyfts in i kommande plan. Det är dessvärre inte givet att ett objekt tas med i planen trots att ett avtal finns underskrivet. Region Kalmar län anser att likväl som att planeringsprocessen följs enligt dess initiala avsikt bör Trafikverket se över i vilken fas man skriver avtal med andra intressenter. Detta för att minska uppfattningen av att ett objekt är lovat in i plan och att låsningar byggs upp i systemet.

Stråkeffekter och samhällsekonomiska bedömningar

Trafikverket beskriver väl de positiva effekter som tillskapas i och med investeringar i stråk. Region Kalmar län som ett landsbygds-län med få namngivna objekt i planen och med stora behov av fungerande stråk önskar resonera kring just effekterna av stråk som beskrivs i inriktningsunderlaget. Välfungerande stråk ger stor samhällsnytta och Trafikverket ser att effekterna framkommer när ett helt stråk blir färdigställt. I områden med inte fullt fungerande stråk men med redan god tillgänglighet (exempelvis till en storstadsgeografi eller i en fungerande arbetsmarknadsregion) finns oftast stora mängder trafikrörelser och alternativa val av resor. Det som saknas är den fulla kapaciteten. Områden som i stället har låga flöden och sämre inomregional tillgänglighet med låg koppling till sitt omland lider därav av lägre attraktivitet och utvecklingsmöjligheter. Detta faktum bör starkt indikera att investeringar i stråk i områden med låg tillgänglighet bör prioriteras. Det vore samhällsekonomiskt lönsamt för hela landet att områden med sämre tillgänglighet och kapacitet ges slutgiltiga investeringar i stråk för att skapa, inte bara ökad kapacitet, utan även övriga positiva samhällsvinster. Dessa stråk bör ges företräde för att sprida, utveckla och frammana attraktivitet i hela landet.

I detta sammanhang är det även av stor vikt att samhällsekonomiska bedömningar hanteras med finess och sätts i sitt sammanhang. I områden med mindre trafikrörelser ges ofta ett sämre utfall i de samhällsekonomiska bedömningarna. Här krävs att de monetära värden vägs mot värden som attraktivitet, platsens förutsättningar och möjlighet till utveckling i framtiden. Samhällsekonomiska bedömningar till förmån för landsbygdens förutsättningar med påföljande investeringar skulle ge effekt på tillväxt och

attraktivitet i enlighet med den nationella strategin och de transportpolitiska målen om grundläggande tillgänglighet i hela landet.

Regionala planerna och trafiksäkerhet

I inriktningsunderlaget nämns de regionala planerna och dess stora betydelse för att möta upp behovet av ökad säkerhet på landets vägar. Trafikverket beräknar att 70 procent av dödolyckorna i landet sker på vägar under regionalt ansvar. Trafikverket ger inget förslag på ökad medelstillelning till de regionala planerna för att ge ökad möjlighet att möta upp det identifierade behovet. Region Kalmar län anser dock att ökad medelstillelning till de regionala planerna är ett måste för att öka trafiksäkerheten på vägarna men samtidigt fortsatt kunna investera i bland annat cykelinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar. Region Kalmar län vill tydligt poängtera vikten av ökad medelstillelning till planen i stället för samfinansieringslösningar mellan nationell och regional plan vilket inte har visat sig fungera optimalt.

Region Kalmar län har vid flera tillfällen de senaste åren drivit frågan om att nyansera bilden av vad som krävs på landets vägar för att hålla upp normala och fullt skäliga hastighetsnivåer. Det pågår hastighetsnedsättningar på de vägar som inte är mötesseparerade och det är främst regionala vägar som drabbas. Hastighetsnedsättningarna ger direkt påverkan på tillgängligheten i Kalmar län och det finns inga möjligheter att inom en rimlig tidshorisont möta upp sänkningarna av hastighet med hjälp av investeringar i mötesseparering. Detta skapar ett stort landsbygdsproblem där geografier i landet med långa avstånd och gles befolkning drabbas hårt i en verklighet där tillgängligheten redan är eftersatt. Region Kalmar län ser ett stort behov av att Trafikverket prövar möjligheten till alternativa lösningar för framtida trafiksäkerhetsarbete.

Vidare anser Region Kalmar län att tilliten till det regionala ledarskapet och regionernas förmåga att arbeta effektivt för ett hållbart och tillgängligt samhälle, tillsammans med stat och kommuner är ett måste för att få en fungerande planeringsprocess i alla led.

Stadsmiljöavtalen

Beslutet om att plocka bort stadsmiljöavtalen togs innan Trafikverket hunnit utreda effekterna av avtalsformen. Utifrån Kalmar läns perspektiv finns en historia kopplad till att länets kommuner initialt inte ansågs sökbara då avtalet enbart var till för storstadskommuner. Regelverket nyanserades med åren och i dagsläget har flera av länet kommuner sökt eller förberett ansökan. Region Kalmar län är oroad för att ett ökat tryck kommer att uppstå på regionen om att tillföra medfinansiering i regional transportplan. Detta för att möta upp behoven från kommunerna, speciellt de kommuner som förberett sina projekt för en ansökan. Regionala planerna är redan hårt belastad och har svårt att möta andra skriande behov som till exempel mötesseparering. Ett förslag till regeringen är att ge ökad möjlighet till lokala investeringar via regionala planens medfinansiering, men då i formen av dedikerade medel för den typen av insatser via nationell plan till regionala planer.

Behov försvar

Trafikverket lyfter aviserade behov med anledning av Sveriges NATO-ansökan om öst-västliga transportmöjligheter. Region Kalmar län vill passa på att lyfta behoven av resterande stråktåtgärder på riksväg 40 samt riksväg 25 genom länet som binder samman södra Sveriges kuster med varandra. Västerviks och Oskarshamns hamnar bör också ses som angelägna förbindelsepunkter i landet och därmed blir även E22 av stor vikt för framtida investeringar. Region Kalmar län vill också påpeka behoven av förstärknings- och upprustningsåtgärder på hamnarna i länet med anledning av ökat tryck från Försvarsmakten och lyfta att de medföljande kostnaderna kommer vara svåra för kommunerna att hantera.

Regelverk cykelvägar

Det finns förslag i inriktningsunderlaget kring hur regelverk kring cyklisterna som trafikantgrupp och cykelvägar kan förenklas. Region Kalmar län anser att Trafikverket missat en väsentlig del av problemet kopplat till cykelvägar längs statlig väg. Enligt formuleringar i dagens vägslag kan inte statliga cykelvägar byggas frikopplat från befintlig infrastruktur utan hanteras som ett tillägg till befintlig väg. Därför behöver cykelvägen ha ett funktionellt samband till befintlig väg vilket ofta medför onaturliga sträckningar som inte gynnar cyklisterna och extra kostnader till projekten. Dessutom krävs samma omfattande och tidskrävande process för att bygga en cykelväg som en motorväg, vilket drabbar länsplanerna med höga kostnader för att bygga cykelvägar. Kostnadseffektiviteten är låg. Region Kalmar län anser att regelverket för vägplan kopplat till cykelvägar behöver ses över och i stället tillskapa en process som gynnar och skapar förutsättningar för bra lösningar för cykelvägar.

BK4

Nätet för tunga (bärighetsklass 4, BK4) och långa fordon lyfts genomgående i dokumentet och ges i de samhällsekonomiska beräkningarna mycket gott utfall, speciellt utifrån klimataspekten. Region Kalmar län efterfrågar den övergripande planen för BK4 samt hur finansieringen kommer att ske framgent. I Kalmar län återstår de kostsamma och komplicerade investeringarna av exempelvis Verkebackensbron som ligger placerad längs E22. Bron ger stora effekter för hela BK4-nätet eftersom tung trafik, inte ens på en klassad europaväg, kan framföras längs det mest effektiva stråket utan hänvisas till mindre vägar väster ut för att där köra runt bron. BK4 nätet är oerhört viktigt för länet med anledning av transporter kopplade till exempelvis skogsnäringen. Region Kalmar län önskar en processbild över införandet av BK4 samt tydliga ställningstaganden kring vilken budget som hanterar de mer komplexa och kostnadsdrivande bristerna i nätet.

ERTMS och regionala järnvägar

Region Kalmar län tillstyrker Trafikverkets resonemang kring ett snabbt och genomgående införande av ERTMS för hela landets järnvägssystem. Med en fortsatt blandning av olika signalsystem, allt från det mest moderna självstyrande systemet till ett signalsystem som sköts manuellt, kan omöjligt full nytta och funktionalitet på det svenska järnvägsnätet uppnås.

Investeringar för ERTMS planeras längs delar av det regionala järnvägsnätet Stångådal- och Tjustbanan belägen i Kalmar och Östergötlands län. En

bristutredning har genomförts för järnvägarna med fokus på dess påverkan på den regionala utvecklingen. Samtidigt pågår utredningar kopplat till Ostlänkens nya station i Linköping och vilken typ av anslutning de regionala banorna kommer att ges i systemet. Region Kalmar län lyfter därför vikten av att se helheten gällande Stångådals- och Tjustbanans utveckling. Beslut som fattas gällande banornas framtida investeringar måste samordnas och en dialog med berörda parter kring framtida lösningar för bland annat persontågstrafiken måste ges stort fokus i processen. Robusthet och tillförlitlighet tillsammans med restidsminskningar mellan tillväxtmotorerna Kalmar och Linköping ska vara i fokus. Det krävs fortsatta utredningar efter bristanalysens avslut som kan leda till investeringar i bland annat nytt triangelspår och fler mötesstationer. Investeringar för hastighetshöjningar behöver kombineras med grundläggande insatser för att undanröja trafiksäkerhetsbrister som är av enkel men avgörande karaktär för regionala järnvägar. Ett fullt träsäkrat järnvägsnät i kombination med eliminering av obevakade övergångar skulle rädda många människoliv och minska kostnader för skador på fordon och inställd trafik för resenärer.

Tågtrafik

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att antal tågakilometrar kommer att öka med 50 procent. Delar av den ökningen kan bedömas vara regional tågtrafik. Region Kalmar län ställer sig frågande till hur Trafikverket och regeringen resonerar kring att möta upp de behov och krav som kommer att ställas på järnvägsinfrastrukturen som följd av denna ökning. Inriktningsunderlaget saknar ett tydligt ställningstagande kring hur trafiken bör utvecklas och hur dessa ökade behov ska mötas upp. Regioner runt om i landet satsar på ökad tågtrafik och resenärer efterfrågar behoven av att resa säkert och robust med järnväg. En fungerande tågtrafik är en del av en modern infrastruktur. Region Kalmar län anser att den förväntade ökningen av tågtrafiken måste aviseras än mer tydligt och en handlingsplan för hur landet ska möta upp dessa ökningar bör tas fram.