

Plats och tid

Kommunhuset den 28 november 2017 kl. 13.00 – 15.00

Beslutande

Anders Johansson (C), ordf
Jens Robertsson (C)
Lennart Karlsson (C)
Emma Magnusson (C)
Britt-Marie Domeij (M)
Lars-Jonny Andersson (KD)

Robert Rapakko (S)
Lars Hollner (S)
Kristina Nyman (S)
Håkan Johansson (S)
Hélène Carlsson (V)
Sara Widerström (C), tj.gör.ers.
Jacqueline Doohan (C), tj.gör.ers.

Övriga närvarande

Victoria Schön Månsson, ekonomichef
Åsa Hällerståhl, ekonom
Birgitha Freij, kommunsekreterare

Utses att justera

Robert Rapakko och Britt-Marie Domeij

Justeringens plats och tid

Onsdagen den 29 november 2017

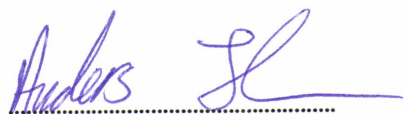
Underskrifter

Sekreterare


.....
Birgitha Freij

Paragrafer 145 - 153

Ordförande


.....
Anders Johansson

Justerande


.....
Robert Rapakko


.....
Britt-Marie Domeij

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens officiella anslagstavla i kommunhuset.

Organ

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2017-11-28

Datum för
anslags uppsättande

2017-11-30

Datum för
anslags nedtagande

2017-12-22

Förvaringsplats för protokollet

Kommunkansliet

Underskrift


.....
Birgitha Freij

§ 147

KS 2017/171

SVAR PÅ REMISS: NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018-2029

Handling

Remisshandlingar från Trafikverket.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet remissbehandlas till den 30 nov 2017.

AU 24 okt 2017

Tekniska kontoret fick i uppdrag att ta fram ett förslag till remissvar till arbetsutskottets möte den 21 nov 2017. Beslut om remissvar fattas på kommunstyrelsens sammanträde den 28 nov 2017.

AU 21 nov 2017

Förslag till remissvar från tekniska kontoret. Arbetsutskottet diskuterade yttrandet och enades om ett par tillägg i texten, Thomas Nilsson fick i uppdrag att komplettera förslaget till yttrande till kommunstyrelsens möte.

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrandet såsom eget remissvar att överlämna till Trafikverket. **Bilaga.**

AJ RL BZ



Mönsterås kommun

2017-11-28

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Mönsterås kommuns yttrande avseende remiss "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029" (Dnr N2017/05430/TIF)

Inledning

Mönsterås kommun har tagit del av rubricerad remissversion och lämnar följande synpunkter.

Kommunen ser positivt på planens uttalade syfte att:

- återställa och främja järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem

Alla dessa ställningstaganden och målsättningar stämmer väl överens med Mönsterås kommuns synpunkter på en väl fungerande infrastruktur och de stödjer också de projekt som kommunen har prioriterat.

AJ RL mw

Pågående arbete

Mönsterås kommun, övriga kommuner i länet, Regionförbundet i Kalmar län och näringslivet i länet arbetar mycket aktivt med de infrastrukturella frågorna i kommunerna, länet och regionen.

Gemensamt har två övergripande mål formulerats, som sammanfaller väl med riksdagens transportpolitiska mål-

1. kommunikationer och infrastruktur ska bidra till att Kalmar län på lång sikt blir **fossilbränslefritt (år 2030)** samt
2. på kort sikt utvecklas från fem till högst **två stora och robusta arbetsmarknader (regionförstoring)**.

Att utföra åtgärder, som har en koppling till redan utpekade infrastrukturstråk är en bra planeringsmodell för det fortsatta arbetet med transportplanerna, både på regional och nationell nivå.

Planeringsmodellen har i Mönsterås förankrats i det lokala näringslivet i Mönsterås.

Alla är eniga om att det absolut viktigaste vägstråket för sydöstra Sverige, Kalmar län och Mönsterås är väg E22 och för järnvägsstråken är det Stångådalsbanan (Kalmar-Linköping) som är det viktigaste stråket. Det är främst insatser på de nationella stråken som skapar förutsättningar för regionförstoring.

Väg E22- "Förbifart Mönsterås"

"Förbifart Mönsterås" på väg E22, som var ett prioriterat objekt i den nationella planen för perioden 2004-2015 har en mycket stor betydelse för sydöstra Sverige för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringsliv. För att uppnå riksdagens transportpolitiska mål måste "Förbifart Mönsterås" komma till stånd.

"Förbifart Mönsterås" uppfyller riksdagens alla sex transportpolitiska mål:

Ett tillgängligt transportsystem

Både kollektivtrafik och godstrafik får en högre tillgänglighet vid en ombyggnad.

Hög transportkvalitet

En ombyggnad ger en utformning och funktion som medger en hög transportkvalitet. Hastighetsbegränsningen kan höjas från 60 och 80 kmh till 100 kmh.

AJ RL BMS

Säker trafik

Genom en ombyggnad ersätts 14 in- och utfarter med tre planskilda trafikplatser och två tunnlar, vilket är mycket positivt för trafiksäkerheten.

God miljö

En ombyggnad, inklusive kollektivtrafikanläggningar för "snabbussar" utmed stråket Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn kommer att innebära att många bilister kommer att välja kollektivtrafiken i och med att pendlingstiderna kommer att minska. Detta kommer också att minska koldioxidutsläppen betydligt.

Regional utveckling

Mönsterås knyter ihop arbetsmarknadsregionerna i södra och norra länet och en ombyggnad av "Förbifart Mönsterås" skapar goda förutsättningar för regional utveckling.

Ett jämställt transportsystem

En ombyggnad kommer att innebära stora fördelar för kollektivtrafiken, vilket innebär att transportsystemet kommer att svara mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Väg E22 och "Förbifart Mönsterås" har under en lång planeringsperiod funnits med i Mönsterås fysiska planering. År 2003 presenterade dåvarande Vägverket en vägutredning för ombyggnad av E22 genom Mönsterås, som fick ett mycket positivt mottagande av kommunen, regionen och näringslivet. Vägutredningens alternativ 2 har också varit en planeringsförutsättning för kommunens översiktsplan, som antogs av Kommunfullmäktige år 2006.

Trafikverket hade i sin budget avsatt ekonomiska medel år 2009-2010 för att ta fram en arbetsplan för projektet och år 2011 fanns medel avsatta för bygghandlingar.

Trafikverket projekterade också den södra trafikplatsen i samband med att Företagspark Kronobäck skulle anläggas.

"Förbifart Mönsterås" är ett mycket strategiskt projekt för att klara regionförstoringen enligt ovan genom acceptabla pendlingstider. E22 mellan Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn har den mesta pendlingstrafiken i Kalmar län.

Dessa stora pendlingsströmmar och godstransporter mellan de södra och norra arbetsmarknadsregionerna i länet går till, från och genom Mönsterås kommun.

Projektet är av största vikt att säkra näringslivets arbetskraftsförsörjning och transportbehov för att få en positiv regional utveckling i Kalmar län.

KLT:s (Kalmar Läns Trafik) satsning på en bättre turtäthet för kollektivtrafiken på väg E22 kommer, att tillsammans med utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar, busshållplatser, pendlarparkeringar,

cykelvägar till hållplatserna mm att konvertera många bilister till kollektivtrafikresenärer. Detta är en mycket bra satsning, som kommer att minska koldioxidutsläppen betydligt.

För att dessa växlingspunkter mellan olika trafikslag ska fungera måste väg E22 genom Mönsterås byggas om med planskilda trafikplatser och vägtunnlar.

I avsaknad av en nord-sydlig järnväg längs kusten har idén om superbuss (snabbuss) mellan Karlskrona och Norrköping längs E22, enligt devisen "tänk tåg kör buss", blivit väckt. Bussen är tänkt att ha en kollektivtrafikanläggning vid E22 per berörd kommun. En övergripande målsättning är att med snabba och hållbara transporter öka den tillgängliga arbetsmarknaden för länsinvånarna samt att skapa möjligheter i stadsplaneringen att binda samman infrastruktur, bostäder och arbetsplatser. Åtgärden kräver en samsyn i den kommunala, regionala och statliga planeringen. Regionen och kommunerna planerar för en gemensam ansökan till Trafikverket om stöd enligt stadsmiljöavtalet, som är en möjlighet enligt förslaget till nationell plan.

De planskilda trafikplatser minskar E 22:ans barriäreffekter mellan rekreationsområdena väster om E22 och tätortsbebyggelsen öster om E22. På den västra sidan, som ligger i direkt anslutning till Mönsterås tätort, finns golfbana, motionsspår, ridanläggning, strövområden, fiskdammar mm. Det är inte acceptabelt att barn och ungdomar ska behöva korsa en så vältrafikerad europaväg utan planskilda korsningar.

Det kan heller inte vara acceptabelt med 14 plankorsningar, som ansluter till E22 genom Mönsterås. Hastigheten är begränsad till 80 km/h på en cirka fem km lång sträcka genom Mönsterås tätort. Trafikverket har till och med fått etablera trafikljus vid den norra infarten, vilket är mycket ovanligt på en europaväg. Hastigheten är i anslutning till trafiksignalen begränsad till 60 km/h. Mönsterås kommun har i samband med Trafikverkets hastighetsöversyn, utifrån trafiksäkerhetsskäl, föreslagit att sänka hastigheten till högst 60 km/h på hela sträckan. De tre trafikplatserna, där den södra trafikplatsen kommer att bli anslutningen till Blomstermåla och Timmernabben, den norra till Fliseryd och Högsby och den mellersta till Mönsterås tätort, kommer att medföra en mjukare trafikrytm. Trafikplatserna och de två vägtunnlarna kommer också att innebära en mycket trafiksäkrare miljö.

Trafikverket har också upprättat en ÅVS för E22/Ålem. Arbetet påbörjades efter ett antal svåra olyckor. Trafiksituationen skulle kunna förbättras genom ett antal åtgärder såsom förskjutna korsningar, vägtunnel för oskyddade trafikanter samt av och påkörningsramper. På sikt bör även denna fyrvägs-korsning bli planskild eftersom hastighetsmålet för väg E22 är 100 km/h och det är i dag en mycket trafikfarlig korsning i anslutning till Preem.

Även dessa åtgärder är av strategisk betydelse för att uppnå regionens mål om större arbetsmarknadsregioner.

I samband med hastighetsöversynen på väg E22 har Mönsterås kommun föreslagit en sänkning av hastigheterna; att 70 km/tim ska bli 60 och 90 km/tim ska bli 80, tills trafiksäkra åtgärder genomförs.

Näringslivets transporter

I regeringens direktiv (rskr. 2016/2017:101) skrivs att "näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar med resten av världen. Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen". Uppdraget är att såväl den nationella som den regionala planen ska redovisa åtgärder för godstransporterna som vidmakthåller och utvecklar den befintliga infrastrukturen.

E22 genom Mönsterås har en mycket stor andel tung trafik. Kalmar län och Mönsterås har en stor andel tillverkande industrier och virkestransporter till Södras skogskombinat utgör en mycket stor del av den tunga trafiken. Till Södras skogskombinat kommer en lastbil med släp var sjätte minut, dygnet runt och 365 dagar per år. Detta innebär att cirka 500 lastbilar kör till och från området varje dag. Södras skogskombinat tar emot cirka fem miljoner kubikmeter virke per år. Om vi lägger detta timmer i en trave som är tre meter hög och tre meter bred så täcker detta en körfil på E22 från Malmö till Norrköping, alltså hela E22:ans sträckning.

Södras skogskombinat i Mönsterås har den största godsomsättningen utmed väg E22, mellan Karlshamn och Söderköping och är den arbetsplats som har en av Sveriges största godsomsättningar. Produktionen vid Södra har tredubblats under en 20-årsperiod. Trafikbelastningen är idag mycket hög i förhållande infrastrukturens standard.

Södra Cell utreder just nu en mycket omfattande utbyggnad av sin tillverkning av pappersmassa i Mönsterås, från 750 tusen ton per år till 1 300 tusen ton per år. Beslut om en sådan mångmiljardsatsning kan förväntas under 2018. Detta projekt ökar transportbehoven på väg och järnväg väsentligt efter 2020.

Upptagningsområdet för Mönsteråsanläggningen har en radie på cirka 15- 20 mil och där transporterna oftast börjar på enskilda vägar och sedan går via länsvägar och regionala vägar till väg E22. Detta innebär att den största koncentrationen av dessa tunga fordon trafikerar väg E22 i mittlänet och genom Mönsterås tätort.

Dessutom har Södra Cell och Mönsterås kommun planlagt ett helt nytt industriområde på 80 hektar i direkt anslutning till Södras nuvarande industriområde. Planen har antagits och vann laga kraft under hösten 2016.

AT RR PS

Detta, tillsammans med företagets möjligheter att sälja bioenergi från processen, tillgång till egen hamn och annan infrastruktur skapar goda förutsättningar för utveckling av både interna och externa verksamheter.

Denna utvecklingspotential förutsätter en hög standard på såväl vägnät som järnvägsnät, både ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

I Sverige och inte minst i vår region är det många som får sin utkomst från skogsindustrin, så det är av största vikt att alla åtgärder, som kan skapa konkurrensfördelar på en tuff internationell marknad iscensätts omgående. 40 procent av Sveriges skogsbruksvärde och produktionsvärde finns i Götaland och Småland har den i särklass största skogstillväxten av alla Sveriges landskap.

Mönsterås kommun ser mycket positivt på att planen innehåller medel för att förstärka broar med anledning av att tillåta timmerbilar på 74 ton på svenska vägar. Satsningen bör även omfatta alla BK 4-vägar.

Trafikverkets förslag på en näringslivspott med intentionen att kunna bemöta näringslivets behov med snabba åtgärder i infrastruktursystemet ser Mönsterås kommun också som positivt.

Stångådalsbanan

Alla sju kommunerna utmed Stångådalsbanan samt Oskarshamns kommun har bildat "Infrastrukturkansliet", som har till uppgift att utveckla stråket Kalmar-Linköping i form av Stångådalsbanan, som en del av en större helhet inom transportsystemet sydöstra Sverige och med anslutning till Ostlänken, Linköping- Stockholm.

Kommunerna i kansliet önskar därför se ett ökat fokus på åtgärder längs med detta stråk. Kommunerna är beredda att på olika sätt underlätta arbetet med stråkets utveckling. Flera av kommunerna har tidigare förskottat och/eller medfinansierat delprojekt längs med stråket.

Stångådalsbanan utnyttjas idag främst för skol- och arbetspendling samt på den södra delen för godstrafik. Järnvägen uppvisar idag stora brister avseende bland annat kapacitet och banstandard.

Stångådalsbanan har, med rätt investeringar i till exempel elektrifiering och höjd bärighet stor potential att avlasta den hårt trafikerade Södra Stambanan, inte minst vid trafikstörningar.

Utmed banan finns även flera större industrier, som har ambitioner att lägga mer gods på järnväg om möjligheten finns. Det finns alltså en stor potential för både lokal godstrafik och genomgående godstrafik.

AJ BL MB

Södra Cell är ett av företagen som har stora ambitioner att lägga mer transporter på järnväg. Vid en utbyggnad av anläggningen i Mönsterås kan godsmängderna på järnväg öka från dagens 50 ton per dygn till 1 100 ton per dygn. Tyvärr är järnvägskapaciteten alldeles för låg på Stångådalsbanan. För att kunna utnyttja järnvägen mer måste mötesspår, trafikledningssystem, spårrätningar, bärighetsinsatser mm genomföras. Några strategiska insatser på Stångådalsbanan ger en mycket god positiv effekt ur både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Ett triangelspår i Sandbäckshult för cirka 50 miljoner kronor skulle skapa goda förutsättningar att även ta in vedråvara från Södras norra fångstområde. Denna åtgärd finns också med i Infrastrukturkansliets rapport avseende Stångådalsbanan.

När höghastighetsbanan Ostlänken, mellan Linköping och Stockholm, är klar kommer det också att bli möjligt att erbjuda attraktiva resealternativ från Kalmar via Linköping mot Stockholm. Tillsammans med länstrafiken undersöks för närvarande också möjligheten att trafikera med nya tåg med bättre komfort och miljöegenskaper för att göra tågresandet attraktivare.

För många av orterna längs stråket går transportflödena i båda riktningarna, då såväl Linköping som Kalmar är viktiga resmål med arbetsplatser, universitet och sjukhus.

För orterna utmed stråket och även huvudorterna kommer den framtida kompetensförsörjningen att underlättas betydligt. Här skulle även tätare pendeltågstrafik mellan Kalmar-Hultsfred och Hultsfred-Linköping spela en viktig roll.

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

Det är inte acceptabelt att det i planen inte finns namngivna åtgärder för järnvägarna i Kalmar län.

Övriga vägar

Det krävs även satsningar på det "kapillära" vägnätet- länsvägar, enskilda vägar, cykelvägar och Trafikverkets vägar genom länets tätorter, varför Mönsterås kommun välkomnar planens satsning på genomfartsleder i tätorter.

Planering och genomförande

Då det är långa ledtider i infrastrukturobjekt krävs en långsiktighet i både den nationella, regionala och kommunala planeringen. Det är viktigt att genomföra projekten som finns med i transportplanerna annars är det stor risk att trovärdigheten urholkas för både transportplanerna och statens infrastrukturplanering.

AJ RR PM

Att lägga till flera nya projekt och ta bort angelägna projekt, som varit med i tidigare planer, skapar allt för stora kast i både planeringsprocessen, den ekonomiska planeringen och genomförandeskedet.

Mönsteråsprojekt

Mönsterås kommun och näringslivet har prioriterat följande projekt i den kommande transportplanen, vilka alla har varit med i tidigare och nu gällande planer.

Stråk, större investeringar

1. E22- förbifart Mönsterås. Har varit med i både den nationella transportplanen och den regionala transportplanen. För att komma igång med projektet kan en etappvis utbyggnad vara intressant.
2. E22- anslutningarna till Rv 34 i norra och södra Ålem. Båda anslutningarna måste trafiksäkras, helst med planskilda trafikplatser. För att minimera trafikriskerna temporärt måste hastighetssänkningar genomföras och trafiksäkerhetskameror monteras.
Detta får stöd i förslaget till nationell transportplan 2018-2029; där betonas vikten av att anpassa hastigheter på vägarna till vägnas säkerhetsstandard och att trafiksäkerhetskameror ger stora effekter för säkerheten.
3. Stångådalsbanan- triangelspår i Sandbäckshult (Mönsterås kommun) skapar stora möjligheter att lägga över mer lastbilstransporter på järnväg. Pendeltågstrafik mellan Blomstermåla och Kalmar bör förstärkas med en-timmas trafik.

Kollektivtrafikanläggningar

1. En kollektivtrafikanläggning utmed E22, genom Mönsterås är prioriterad av både KLT, Regionförbundet och Trafikverket, för att minska restiderna mellan Oskarshamn och Kalmar, men i förlängningen även mellan Karlskrona och Norrköping, det så kallade Superbusskonceptet. Parterna är överens om att lämplig lokalisering är i anslutning till Parkskolan/Gymnasiet, vilket innebär en tunnel under E22 i Åsevadsgatans förlängning.
Projektet finns med i nu gällande transportplaner, såväl i den nationella som i den regionala, med närmare 30 miljoner kronor, varav 7 miljoner kronor i den regionala planen.
Kostnadsbedömningen som har gjorts av Trafikverket avseende kollektivtrafikanläggningen med en planskild trafikplats slutar på cirka 70 miljoner kronor.

AJ RR ns

Mönsterås kommun anser att kollektivtrafikanläggningen ska ligga kvar som ett eget objekt även i de kommande transportplanerna. Enligt genomförande av funktionshinderpolitiken ska, enligt den nationella transportplanen, stationer och busshållplatser i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik vara tillgänglighetsanpassade år 2021. Kommunen är villig att delta i en samfinansieringslösning.

För denna kollektivtrafikanläggning finns flera alternativ utredda, varav kommunen har förordat ett av dessa. Mönsterås kommun har även tagit fram ett planprogram för tätortens centrala delar i anslutning till kollektivtrafikanläggningen. Det finns också en detaljplan antagen och avtal tecknat med en extern exploatör, som kommer att bebygga en stor tomt i anslutning till stråket mellan den planerade kollektivtrafikanläggningen och centrum med 40 bostäder och fyra förskoleavdelningar. Dessa kommer att färdigställas under andra halvåret år 2019. Kommunen planerar också för en ombyggnad av Åsevadsgatan, med separerad gång- och cykelväg, mellan kollektivtrafikanläggningen och centrum.

Övriga synpunkter

Mönsterås kommun anser också att de medel som avsätts till höghastighetsbanan i transportplanen bör lyftas bort från planen för att inte ge den undanträngningseffekt som denna ger i den föreslagna planen. Pengarna bör satsas på de befintliga banorna.

Mönsterås kommun är positiv till satsningarna som är föreslagna på väg E22, men ser gärna att förbifart Söderköping tidigareläggs och att även förbifart Mönsterås kommer med i planen antingen med hela projektet, drygt 300 miljoner kronor eller delar för att i nästa plan 2022-2033 färdigställas i sin helhet.

Anders Johansson
Kommunstyrelsens ordförande

Thomas Nilsson
Teknisk chef

AJ RR BK