

YTTRANDE

Datum
2021-01-12
Ert datumVår beteckning
KS 2021/000019
Er beteckning
Dnr I2020/02739Tjänsteställe/handläggare
Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens kansli
Henrik Andersson
E-post: henrik.andersson@oskarshamn.se
Tel: 0491-764041Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur- planeringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 (dnr I2020/02739)

Oskarshamn kommun och det lokala näringslivet har tagit del av Trafikverkets inriktningsplanering inför kommande proposition om transportplan för 2022-2033(37).

Vi lämnar följande yttrande som även går i linje med Region Kalmar läns yttrande.

Övergripande

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därför bör kommande nationella transportinfrastrukturplan fokuseras på att *utjämna de stora regionala skillnaderna* som hittills inrymts och förstärkts i tidigare planer.

Budgeten kopplat till ny transportplan måste anslås med minst +20% samt med en separat finansiering av nya stambanor. Regionernas möjlighet att bli en mer aktiv part i transportplaneringen kräver också *ökad medelstildelning* till länsplanerna då stora delar av det som kallas det regionala vägnätet fortfarande på långa sträckor står utan mittseparering.

Problematiken med *kostnadsökningar och fördyringar av infrastrukturinvesteringar* måste ses över, det är ett problem som drabbar fler parter i systemet än bara Trafikverkets budget och den statliga kassan.

Förenkla planeringsprocessen kring cykelvägar och mittseparering och åtgärder som är trafiksäkerhetshöjande på redan befintlig infrastruktur.

Sverige ska *underhålla*, värna om och förvalta den infrastruktur som man under decennier byggt upp i landet. Detta får dock *inte ställas mot behovet av investeringar*. Att investera i ny och förbättrad infrastruktur innebär ökad säkerhet på våra vägar. Vi kan

minska antalet arbetsmarknadsregioner, implementera ny teknik och skapa ett mer hållbart samhälle med möjlighet till nya arbetstillfällen och en stimulerad ekonomi som följd. Utbyggnad av regional transportinfrastruktur möjliggör också för en strategisk regionförstoring med ökad mobilitet och en större geografisk räckvidd för både arbetspendling, tjänstesektor och gods.

Oskarshamn har ett, ur en säkerhetspolitisk horisont, strategiskt läge. Åtgärder av beredskapskaraktär är redan i dag en del i den nationella planen för transportsystemet, men de är inte tydligt utpekade eller prioriterade. Trafikverket resonerar i inriktningsunderlaget om att *det kan bli tal om både trimningsåtgärder och i ett senare skede namngivna investeringar*. Här vill Oskarshamns kommun och Gotland lyfta vägar och järnväg med Oskarshamns hamn som slutdestination stora betydelse. Ett särskilt anslag vid tilldelning av medel skulle tydliggöra statens ambitionsnivå för den förmågeutveckling som Trafikverket ska åstadkomma.

Vi förespråkar även *fortsatt en tolvårig planperiod*, en sextonårig planperiod är svår att överblicka. Med faktorer som den snabba teknikutvecklingen i kombination med en allt mer föränderlig och komplex värld kan det vara riskabelt att binda upp ekonomiska resurser i en sådan lång tidsrymd.

Vägar

Oskarshamns kommun har ett starkt näringsliv. Kommunen utgör en regional kärna med hög andel av regionens jobb. Arbetspendlingen på 3200 pers/dag¹ in till Oskarshamn är viktig och en förutsättning för den stora produktion som näringslivet bidrar med. Med stor produktion följer råvaruförsörjning och stor export ut från kommunen och vidare i Sverige och till Världen. Oskarshamn står för närmare 40 % av Kalmar läns samlade exportvärde². Den brutna globaliseringstrenden mot mer robusta leverantörskedjor som nu spås kommer stärka Oskarshamn som tillverkningsort och transportbehovet kommer öka. Efterfrågan på godstransporter förutspås även av Trafikverket öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040³, vilket skapar behov av en robust väginfrastruktur till och från Oskarshamn.

Att upprätthålla en god standard och bygga bort sämre avsnitt och flaskhalsar på E22 både inom och utanför Kalmar län är viktigt för Oskarshamns kommun. Förbifart Söderköping är jämte den planerade upprustningen av E22 mellan Oskarshamn och Västervik viktigast.

Rv37/47 ingår i den regionala planeringen. Sträckan Oskarshamn-Glahytt är prioriterad men bör kunna tidigareläggas i planen. Etapper av sträckan är lämpliga att hantera i ett enklare planförfarande och borde kunna hanteras inom nationell pott för satsningar på trafiksäkerhet och framkomlighet. Här behöver kommande planering ha en mer pragmatisk hållning där enklare projekt med stark näringslivskoppling bör kunna prioriteras annorlunda.

¹ SCB statistik 2019

² Tillväxtverket 2017

³ Rapport 2020:186 Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Järnvägen

Anslutningen av Stångådals- och Tjustbanan till Linköpings station måste fortsatt bevakas och förutsätts av Oskarshamns kommun ges en bibehållen lösning i kommande planering av stationsområdet. En ny station för ett nytt stambanenät ska placeras centralt i Linköping.

Oelektrifierade järnvägar skapar minskat incitament för företagsetablering av järnvägsgods. Kraven på klimatneutrala transporter är genomgående. Önskemål finns från näringslivet i Oskarshamns kommun om att öka transporter av gods på länets regionala järnvägar men bristerna i elektrifieringen är ett hinder. Det är därför viktigt att även behoven av elektrifiering av befintligt järnvägsnät sker parallellt med elektrifieringslösningar för väginfrastruktur.

Även Oskarshamns kommun önskar vara del i utvecklingen av alternativa lösningar för elektrifiering av järnväg i kombination av batteridrift.

Det är av stor vikt att finansieringen av ERTMS-införandet prioriteras för samtliga banor i Sverige. Ett införande av ERTMS på svenska stamnätet och det utvidgade nätet är bindande enligt EU-förordningen 1315/2013.

För en ökad resiliens och redundans avseende transporter till och från hamnen ur ett säkerhetspolitiskt läge behöver järnvägen till Oskarshamn vidmakthållas och utvecklas.

Hastighetsöversyn

På det regionala vägnätet sker just nu en oroande hastighetsnedsättning. Trafikverket bedömer trafiksäkerhetsrisken på nuvarande 90 km/h vägar så pass stor att en hastighetssänkning till 80 km/h väntar på i stort sett alla berörda vägar. Detta är beslut som främst drabbar landsbygden. Hanteringen av nuvarande 90 km/h vägar måste handläggas på annat sätt för att inte under lång tid fastna i låga hastigheter med dålig tillgänglighet som följd. Oskarshamns kommun anser att det bör ske en utredning av varje delsträcka med olycksstatistik och hastighetsefterlevnad som grund i kombination med exempelvis variabla hastighetskyllor och viltstängsel. Detta är i grunden en fråga om möjligheter till arbete och tillgänglighet och det berör såväl privatpersoner som länets näringsliv. Översyn av reglerna och ökade medel till länsplanerna måste till för att kunna hantera denna fråga.

BRT

Som en viktig koppling till diskussionerna om att även infrastrukturen ska bidra till målen om jämlikhet i transportsystemet, fördelar för klimatet och minskade utsläpp ser Oskarshamn med sin stora inpendling en stor potential i det pågående arbetet med Bus Rapid Transit stråk längs med länets kust. Avsaknaden av järnväg i kombination med stora dagliga trafikrörelser på sträckan gör att en kompletterande busstrafiklösning behövs för orterna längs E22. Ett BRT-stråk ska fungera strukturbildande och vara en del i både samhällsutvecklingen på orten så väl som en kugge i kollektivtrafiksystemet.

För Oskarshamns del är fler av länets absolut största arbetsplatser inom räckhåll för en väl avvägd placering av en BRT-station. Detta gäller såväl mans- som

kvinnodominerande arbetsplatser. Sjukhuset i Oskarshamn är en målpunkt för många samhällsbetalda resor.

Avsätt särskilda medel för ökad och förbättrad kollektivtrafik på väg i områden utan järnväg!

Hamnen

Ett av den nationella godstransportstrategins⁴ syften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I dag sker trots en tydlig viljeinriktning bara 1/3 av alla transporter per ton/km via sjöfarten⁵. Oskarshamn med sin TEN-T hamn har alla möjligheter att vara en del i utvecklingen av multimodala transportlösningar och godsöverföring från väg till andra transportslag.

Med en utvecklad väg och järnvägsinfrastruktur och en lokal satsning på en logistikpark kan ett intresserat och framåtsiktande lokalt näringsliv göra Oskarshamns hamn till en viktig bidragande spelare i utvecklingen av näringslivets transporter. I dag är hamnen en självklar del i den regionsamverkan som Gotland känner med Sydsverige.

Det behövs mer adresserade medel till infrastrukturlösningar som kan få näringslivet att lättare välja sjötransport och järnväg som alternativ till vägtransporterna.

⁴ Nationell godstransportstrategi

⁵ Rapport 2020:16, Trafikanalys 2020