



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: LI2025/01587

Sammanfattning

Kalmar län har under lång tid haft få infrastruktursatsningar i nationell plan, och länets infrastruktur är eftersatt. Länsstyrelsen saknar flera viktiga och nödvändiga förslag till åtgärder i länet. Det namngivna objektet E22 Gladhammar-Verkeback har utgått, vilket är olyckligt för hela det viktiga stråk som E22 utgör. Vidare har Kust-till-kustbanan stora kapacitetsproblem, inte minst mellan Kalmar och Alvesta, vilket framgår av planen. Länsstyrelsen uppmanar därför Trafikverket att lägga in sträckan Råppe-Växjö (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta) som ett objekt för omtag, samt att påbörja utredning av åtgärder vid Emmaboda station.

Länsstyrelsen Kalmar län ser positivt på att Kalmar C finns med som nytt namngivet objekt i nationell plan. Vi välkomnar också det tydliga fokuset på vidmakthållande av vägar och järnvägar. Länsstyrelsen vill vidare poängtera vikten av de projekt inom länet som ryms inom begreppen trimningsåtgärder och vidmakthållande, till exempel E22 Nygård-Målbäcken samt ombyggnation av Verkebackbron för bärighetsklass 4.

Kalmar län har en stor säsongsvariation avseende till exempel belastning på vägnätet, bullernivåer och utmaningar för trafiksäkerhet. Trafikverket bör tydligare ta med dessa förutsättningar i bedömningar som ligger till grund för prioritering av åtgärder.

Ur ett beredskapsperspektiv, och utifrån Sveriges försämrade säkerhetspolitiska läge, får Kalmar län en markant stärkt strategisk betydelse. En välfungerande infrastruktur i öst-västlig riktning är därför av stor vikt. Trots detta är länets väg- och

järnvägsinfrastruktur i dag underdimensionerad i förhållande till dess roll i totalförsvaret.

Planen bör tydligare belysa frågor om social hållbarhet och barnperspektiv. Olika gruppers behov och användning av transportsystemet är viktig utgångspunkt för att leva upp till de transportpolitiska målen. Också ur ett folkhälsoperspektiv är det nödvändigt att satsa på trafiksäkerhet och att bygga bort barriäreffekter av befintlig infrastruktur, till exempel längs E22 som passerar många samhällen och målpunkter.

Åtgärder Sydöstra regionen

Länets tre namngivna objekt är Kalmar C, trafikplats Glasporten vid riksväg 25 och E22 förbi Bergkvara. Länsstyrelsen ser positivt på att objektet Kalmar C spår och plattformar finns med som nytt namngivet objekt i planen. Det är en nödvändig åtgärd som är avgörande för att öka kapaciteten och minska störningar vid Kalmar C. Det är även av mycket stor vikt att trafikplats Glasporten och E22 förbi Bergkvara realiserar.

Därtill föreslås åtgärder utanför Kalmar läns gränser som också är centrala för vårt län. Pågående projekt förbifart E22 Söderköping förbättrar tillgängligheten och tillförlitligheten för resor mellan länets norra delar och Norrköping/ koppling till E4, speciellt sommartid, genom av störningar i form av köbildning genom Söderköping kan undvikas.

Länsstyrelsen saknar dock flera åtgärder inom länet, liksom åtgärder utanför länets gränser som skulle ha positiv påverkan på vårt län. Objektet E22 Gladhammar-Verkeback utgår nu från nationell plan. Detta trots att stråket har varit identifierat som ett namngivet objekt och uppmärksammat brist sedan 2010. Länsstyrelsen delar Region Kalmar läns tydliga ståndpunkt att detta stråk måste lyftas in i planen igen. Vi framhåller vikten av att se E22 som ett sammanhängande helhet där det krävs full utbyggnad för att stråket och dess stora omgivning ska få största möjliga tillgänglighet. Stråket saknar järnväg vilket ger E22 en än större betydelse. Det är av stor vikt att bygga länken Gladhammar – Verkeback för att få fullt utfall på de investeringar som gjorts på E22, från Skåne till Östergötland.

Kust till kust-banan påverkar stora delar av Kalmar läns tillgänglighet såväl lokalt och regionalt, som nationellt och till om med internationellt, med dess koppling till Stambanan. I planen framgår tydligt de kapacitetsbrister och behov av åtgärder som idag finns på banan, inte minst mellan Kalmar och Alvesta. Störningar på sträckan är påtagliga för arbets- och studiependlare i vårt län. Länsstyrelsen uppmanar därför Trafikverket att lyfta in sträckan Råppe-Växjö (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta) som ett objekt för omtag. Det är också önskvärt att påbörja utredning av åtgärder vid Emmaboda station för att förbättra tågmöten och resenärbyten samt undvika förseningar.

Stångådalsbanan och Tjustbanan är viktiga för länets landsbygd och inland och koppling till Linköping/ Östergötland från Kalmar respektive Västervik. Länsstyrelsen vill framhålla, i enlighet med yttrandet från Region Kalmar län, vikten av att anslutning i Linköping efter Ostlänkens utveckling sker vid nya stationsläget i Linköping och inte vid perifer hållplats som skulle kräva bussförbindelse till Linköpings station. Funktionaliteten för järnvägssystemet och tillgängligheten för landsbygden skulle försämrats med en perifer hållplats.

Trimningsåtgärder och vidmakthållande

Länsstyrelsen Kalmar län är positiva till det tydliga fokuset på vidmakthållande av vägar och järnvägar.

Länsstyrelsen vill vidare poängtera vikten av de projekt inom länet som ryms inom begreppen trimningsåtgärder och vidmakthållande. Här finns till exempel E22 Nygård-Målbäcken samt ombyggnation av Verkebäcksbron för bärighetsklass 4 (BK4). Länsstyrelsen vill vidare framhålla vikten av BK4 på hela stråket E22 samt riksvägar i länet. I dagsläget saknas BK4 på flera delsträckor. I och med Trafikverkets förslag till ändrade föreskrifter om bärighetsklasser förbättras framkomligheten för tung trafik. Vissa sträckor saknar dock fortsatt förutsättningar för BK4.

Ombyggnation till BK4 är av stor vikt för att möjliggöra gena vägar för tung trafik, både för näringslivet och i försvarssammanhang, men också för att öka trafiksäkerheten.

Försämrat säkerhetspolitiskt läge

Det försämrade säkerhetspolitiska läget i Europa, tillsammans med Sveriges inträde i Nato, förändrar förutsättningarna för hur statens investeringar i infrastruktur bör prioriteras. I detta nya läge får Kalmar län en markant stärkt strategisk betydelse och en välfungerande infrastruktur i öst-västlig riktning är av stor vikt. Trots detta är länets väg- och järnvägsinfrastruktur i dag underdimensionerad i förhållande till dess roll i totalförsvaret. För att Sverige ska kunna upprätthålla tillräcklig mottagningsförmåga, redundans och robusthet i transport- och försörjningssystemen krävs därför att Kalmar läns infrastruktur prioriteras högre än tidigare i den nationella infrastrukturplaneringen.

Att de stora statliga vägarna i länet har bärighetsklass 4 är som sagt väldigt viktigt ur försvarssynpunkt. Det blir än viktigare utifrån den roll Sverige väntas ha i Nato vid händelse av krig.

Länsstyrelsen Kalmar län framhåller att förmågan att hantera HNS (host nation support) är en viktig del i totalförsvaret. Därav bör HNS analyseras och tas höjd för ytterligare i planförslaget. Detta i samverkan med Försvarsmakten, Länsstyrelsen och civilområdeskansliet.

Ett landsbygds- och turistlän

Länsstyrelsen Kalmar län delar Region Kalmar läns synpunkt att de samhällsekonomiska bedömningar som ligger till grund för planen bör utvecklas för att i större utsträckning ta hänsyn till geografiska och demografiska förutsättningar i Sveriges landsbygdslän. Detta för att inte skapa än större skillnader mellan satsningar i tätbefolkade län jämfört med län med landsbygd.

Kalmar län är en stor turistdestination under främst sommartid och har även många sommarboende. Detta ger en säsongsvariation i till exempel belastning på vägnätet, bullernivåer och utmaningar för trafiksäkerhet. Trafikverket bör tydligare ta med dessa förutsättningar i bedömningar som ligger till grund för prioritering av åtgärder.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen Kalmar län noterar att frågor som rör sociala aspekter inte får utrymme i transportplanen.

Enligt de transportpolitiska målen ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Det är viktigt att ta hänsyn till hur olika grupper använder transportsystemet och vilka behov de har.

En god folkhälsa främjas av ett transportsystem som satsar på hållbara transporter; kollektivtrafik, gång och cykel, som ger mer fysisk rörelse i vardagen. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår att planförslaget bedöms skapa möjligheter för ökat aktivt resande och kollektivtrafik, men samtidigt kan vissa delar av planen ge negativa effekter på detsamma. Länsstyrelsen Kalmar vill framhäva vikten av att satsa på trafiksäkerhet och att bygga bort barriäreffekter av befintlig infrastruktur, till exempel längs E22 som passerar genom många samhällen och målpunkter, för att förbättra för oskyddade trafikanter och därmed främja aktivt resande i vårt län.

Barnperspektiv

Länsstyrelsen saknar ett resonemang av hur transportplanens föreslagna åtgärder påverkar barn. Även om det inte är möjligt att ta fram barnkonsekvensanalyser för planens samtliga föreslagna åtgärder, bedömer Länsstyrelsen att barnperspektivet riskerar att glömmas bort i vidare planering.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I planen framgår att Trafikverket idag inte avsätter tillräckliga resurser för att utföra de åtgärder som krävs för att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten. Detta innebär att de riskerar att inte följa gällande lagstiftning. Länsstyrelsen menar att Trafikverket måste säkerställa nödvändiga resurser och anpassa sin verksamhet efter miljöbalkens krav.

I frågan om restaurering ser Länsstyrelsen att det finns vinster, både ekonomiskt och för samhället i stort, om nationell plan tydligare samordnas med Havs- och vattenmyndighetens planer samt med länsstyrelserna. Arbetet bör även samordnas med gällande Nationell plan för vattenkraft.

Klimatpåverkan

Länsstyrelsen ser positivt på att nästan hälften av planens ram är avsatt till vidmakthållande åtgärder. Det finns en tydlig ambition att fokusera på eftersatt underhåll, särskilt inom väg.

Länsstyrelsen saknar dock en tydlig redovisning av varför planen inte bidrar mer till klimatmålen, mot bakgrund av dels ökat anslag för denna planperiod och dels vikten av klimatomställning i närtid. Utifrån utsläppsberäkningar bedömer Trafikverket att trafikens klimatpåverkan i planförslaget ger ett "mycket litet" bidrag till att nå klimatmålen, jämfört med ett nollalternativ där planens satsningar inte genomförs. Trafikverket konstaterar att det nationella målet om 70 procents utsläppsminskning till 2030 i princip är omöjligt att nå. Detta borde problematiseras utifrån de prioriteringar Trafikverket gör mellan olika satsningar i planförslaget.

Klimatanpassning

Det är positivt att planen innehåller en satsning på klimatanpassning i form av riskreducerande åtgärder för väg, för att öka robusthet mot bland annat högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Därtill kommer klimatanpassning som ingår i nya investeringsobjekt under planering eller redan pågående. Sammantaget är det en betydande ökning från nuvarande plan och väntas leda till minskad sårbarhet och större robusthet i infrastrukturen.

Länsstyrelsen Kalmar län är, som ovan nämnts, positiv till att Kalmar C nu är ett utpekad objekt i Nationell plan. Dock vill Länsstyrelsen skicka med att frågan om klimatanpassning bör vara central i planering av projektet. Kalmar C:s nuvarande placering innebär klimatrelaterade risker, bland annat på grund av framtida havsnivåhöjning och ökade skyfallsrisker.

Nationella mål

Syftet med planförslaget är att bidra till att det övergripande transportpolitiska målen, med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål, nås. Trafikverket utgår också från fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.

Vad gäller effekter av underhållsåtgärder för både väg- och järnväg skriver Trafikverket att det finns osäkerheter kring de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Länsstyrelsen delar

Trafikverkets slutsats att det finns behov av att utveckla dessa för att på ett korrekt sätt bedöma effekterna av vidmakthållande åtgärder.

Vad gäller trafiksäkerhetsmålen vill Länsstyrelsen Kalmar län lyfta fram vikten av de kostnadseffektiva åtgärderna i form av mötesseparering och korsningsåtgärder som ger en betydande ökning av trafiksäkerheten i relation till kostnaderna. Dessa åtgärder efterfrågas enligt ovan på flera delsträckor av E22.

EU:s naturrestaureringsförordning (NRF)

Sedan gällande nationell plan togs fram har naturrestaureringsförordningen börjat gälla. Länsstyrelsen saknar omnämnande och hänvisning till de övergripande krav som följer av förordningen. Vi vill också framhålla att förordningens innehåll kommer att ställa krav på åtgärder som förbättrar naturförhållanden. Detta innebär att dessa åtgärder måste integreras i drift, underhåll och nybyggnad.

Liksåså är det viktigt att efterkommande projektplanering följer skadelindringshierarkin. Det innebär att projektägare redan tidigt i processen kommer att behöva identifiera, undvika och i sista hand kompensera för negativa effekter på livsmiljötyper och arter.

Miljö

Flera miljöfrågor såsom buller och förorenade områden innebär potentiellt mycket kostsamma åtgärder. Länsstyrelsen menar därför att det är viktigt att på en övergripande nivå beskriva dessa grundförutsättningar i nationell plan.

Bullerskyddsåtgärder

I planens redovisning av miljöåtgärder anges en ram på 3,7 miljarder för bullerskyddsåtgärder. Länsstyrelsen menar att detta behöver sättas i relation till bullerskyddsåtgärdsbehovet. I Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller 2024-2028-anges att antal boende som exponerades för buller från statliga vägar och järnvägar var drygt 1,2 miljoner personer enligt bullerkartläggning 2021. I planförslaget anges att cirka 50 000 personer får sänkta bullernivåer. Planförslaget bör ange hur lång tid det beräknas ta att åtgärda de bullerutsatta bostäderna i enlighet med infrastrukturproposition 1996/97:53 för att nå en god miljö kvalitet med föreslagen investeringsram. Det bör också anges

hur lång tid det beräknas ta att åtgärda de mest bullerutsatta bostäderna enligt etapp 1. Länsstyrelsen bedömer att bullerskyddsåtgärder vid dessa bostäder bör vara högt prioriterat då detta etappmål ännu inte är uppnått trots att det skulle ha genomförts senast 2006.

Förorenade områden

Länsstyrelsen saknar en redovisning på sidan 187 kring hur många förorenade områden med riskklass 1-2 som Trafikverket har ett åtgärdsansvar för. Det saknas också information om huruvida samtliga dessa förorenade områden bedöms kunna vara åtgärdade till år 2050 med den åtgärdstakt som investeringsramen enligt planförslaget möjliggör.

Stadsmiljöavtalen

I planförslaget anges att medel för stadsmiljöavtalen avvecklas. Stadsmiljöavtalen har varit ett viktigt instrument för kommunerna gällande att främja gång- och cykel och kollektivtrafik, något som också bekräftas i dialog med Kalmar läns kommuner. Länsstyrelsen menar att möjligheten att söka medel inom stadsmiljöavtalen bör återinföras, speciellt mot bakgrund av det mycket ansträngda ekonomiska läge många kommuner befinner sig i.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Allan Widman med samhällsplanerare Kajsa Bäckman och Hanna Nilsson som föredragande. I handläggningen har även Mikael Anjar Ödegården, miljöenheten, Tomas Järnetun, naturskyddsenheten, Andreas Thulin, krisberedskapsenheten, liksom avdelningschef Ana Norlén och enhetschef Pär Hansson, deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.