



Inledning

Vimmerby kommun har givits möjlighet att yttra sig över Nationell Vimmerby plan för transportinfrastruktur 2026 - 2037.

Yttrandet har sin utgångspunkt tidigare yttranden över Regional utvecklingsstrategi Kalmar län – med utblick mot 2040 vilka båda tydligt pekar ut behovet av stärkt funktionalitet, sammanhållna stråk och robustare kopplingar mellan norra Kalmar län och större regionala noder. Därför utgör dessa yttranden en grund för att säkerställa att nationell plan följer regeringens mål om att *hela Sverige ska fungera*.

Yttrandet grundar sig även i den påbörjade samverkan i norra Kalmar län mellan Oskarshamn, Hultsfred, Vimmerby och Västervik tillsammans med Region Kalmar. Denna samverkan ger Trafikverket ett ovanligt tydligt och samlat kommunalt underlag – något som är en central framgångsfaktor i nationell planering eftersom Trafikverket alltid efterfrågar just interkommunal samsyn.

Yttrande utgår även från gemensamma stråkprioriteringar som sträcker sig över kommun-, läns- och regiongränser. Dessa ger Trafikverket den systemlogik som krävs för att motivera nationella investeringar eftersom de visar hur flera län och kommuner tillsammans skapar större samhällsnytta än enskilda objekt var för sig.

Den nationella planen behöver utgå från att stärka funktionella arbetsmarknadsregioner, ge genomslag åt interkommunal samsyn och prioritera stråk som skapar nationell systemeffekt.

Yttrandet tydliggör vilka delar som kräver nationell medverkan, särskilt för:

- systemeffekt,
- nationell tillgänglighet,
- gods- och hamnlogistik,
- robusthet och totalförsvar.

Med utgångspunkt från ovanstående vill Vimmerby kommun lämna följande yttrande:

Övergripande synpunkter

Vimmerby kommun ser två centrala brister i förslaget till nationell plan.

1. Den nuvarande samhällsekonomiska kalkylmodellen brister i att uppfylla regeringens uppdrag om att hela Sverige ska fungera

Modellen undervärderar robusthet, redundans, samhällskritiska kopplingar, interregional tillgänglighet och systemeffekter – nyttor som Trafikverket själva lyfter fram som centrala i analyser av "funktionella stråk", "sårbarhetsreducering", "godsflöden" och "krisberedskap". Samtidigt syns dessa nyttor inte i kalkylmodellens värdering, vilket skapar en målkonflikt där Trafikverket förväntas uppfylla regeringens uppdrag om att stärka totalförsvar, robusthet och nationell tillgänglighet, men saknar verktyg i modellen för att fullt ut motivera investeringar som bidrar till just dessa mål.

2. Kalmar län har under lång tid erhållit den lägsta investeringsnivån,
per invånare i nationell plan, vilket skapar ett strukturellt moment 22 som även Trafikverket påverkas av.

Enligt riksdagens underlag har Kalmar län erhållit endast 3,1 tkr/invånare i nationella investeringar i nuvarande planperiod, jämfört med rikssnittet 31,4 tkr/invånare. Region Kalmar bekräftar att länet "under lång tid haft lägst tilldelning per invånare i landet". Detta skapar en systemisk obalans: låga investeringar leder till begränsad tillgänglighet och svagare produktivitet, vilket i sin tur ger lägre utfall i Trafikverkets kalkylmodell – trots att behoven ökar. För att Trafikverket ska kunna uppfylla regeringens mål om att hela Sverige ska fungera krävs därför ett särskilt ansvarstagande i nationell plan för att bryta denna långsiktiga underprioritering.

Nationella stråk som binder samman norra Kalmar län och kopplar regiondelen till nationella noder

Fyra nationella stråk är avgörande för norra Kalmar län. Varje stråk består av två delar:

- nationellt stråk (statlig logik och funktion),
- lokal/regional ryggrad (den del som är avgörande för norra länets funktion).

1. Västervik–Jönköping–Göteborg (Rv 40)

Nationell logik

Ett av södra Sveriges mest betydelsefulla öst–västliga stråk.

Lokal/regional ryggrad

Vimmerby–Västervik och Vimmerby–Eksjö

Stråket är centralt för:

- en integrerad arbetsmarknad mellan Vimmerby och Västervik,
- koppling till Eksjö, Nässjö och Jönköping som viktiga arbetsmarknadsnoder,
- utbildning, sjukvård och logistik med särskild koppling till de stora logistikcentra som finns i Jönköpingsområdet inkl. kopplingen till Södra stambanan.

Nationell plan bör:

- peka ut hela stråket som strategiskt viktigt,
- ge vår lokala/regionala ryggradsdel hög prioritet för standardhöjning,
- stödja full 2+1-standard,
- säkerställa samordning mellan Kalmar och Jönköpings län.

2. Hultsfred - Vimmerby - Linköping (Rv 34)

Nationell logik

Linköping som nod i regeringens mål om att hela Sverige ska fungera.

Lokal/regional ryggrad

Hultsfred–Vimmerby-Kisa

Stråket är centralt för:

- utbildning och gymnasiestruktur,
- sjukvård,
- arbetsmarknad och regionförstoring.

Nationell plan bör:

- peka ut hela stråket som del av nationell stråkstruktur,
- stödja fortsatt utbyggnad i 2+1-standard,
- stärka kopplingen till E4 och nationella system.

3. Trelleborg–Kalmar–Oskarshamn–Västervik–Norrköping (E22)

Nationell logik

Ett av landets viktigaste kuststråk för gods, pendling och hamnlogistik.

Lokal/regional ryggrad

Västervik–Oskarshamn–Kalmar

Stråket är centralt för:

- en integrerad arbetsmarknad mellan Västervik–Oskarshamn,
- kopplingen till Kalmar och Norrköping för vård, myndigheter och universitet,
- hamnarna i Västervik och Oskarshamns funktioner.

Nationell plan bör:

- säkerställa utredning av kvarvarande brister,
- säkerställa koppling till inlandets stråk (Rv 40, Rv 34, Rv 37/47, Rv 35),
- säkerställa genomförande av:
 - ny infart Västervik,
 - omtag Gladhammar–Verkeback med koppling till Rv 40,
 - norra infarten Oskarshamn inkl. hamnanslutning.

4. Västervik–Linköping (Rv 35)

Nationell logik

Linköping som nod i regeringens mål om att hela Sverige ska leva. Redundans och robusthet i kust–inlandsförbindelsen.

Lokal/regional ryggrad

Gamleby–Åtvidaberg–Linköping

Stråket är centralt för:

- Kompetensförsörjning
- sjukvård och universitet,
- alternativ vid störningar på E22,
- robusthet för hela nord-sydliga kuststråket.

Nationell plan bör:

- peka ut hela stråket som strategiskt alternativ till E22,
- ge vår lokala/regionala ryggradsdel prioritet för standardhöjning.
- ge vår lokala/regionala ryggradsdel prioritet för standardhöjning,
- stödja fortsatt utbyggnad i 2+1-standard,
- stärka kopplingen till E4 och nationella system.

Järnväg för robusthet, gods, persontransporter och totalförsvar

1. Stångådalsbanan (Kalmar–Hultsfred–Linköping)

Avgörande för:

- kompetensförsörjning
- arbets- och skolpendling på sträckan Hultsfred – Vimmerby - Linköping
- regional tillgänglighet mot Kalmar,
- turism och besöksnäring,
- redundans i inlandet.

Nationell plan bör:

- stärka banans robusthet,
- stärka banans bärighet
- stärka banans driftsäkerhet,
- beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och vid avbrott i andra delar av transportsystemet.

2. Tjustbanan (Västervik–Linköping)

Avgörande för:

- pendling mot Linköping,
- robusthet som komplement till andra stråk,
- turism och besöksnäring.

Nationell plan bör:

- stärka banans robusthet,
- stärka banans bärighet,
- stärka banans driftsäkerhet,

- beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och vid avbrott i andra delar av transportsystemet

3. Höglandsbanan (Nässjö–Eksjö–Hultsfred–Oskarshamn)

Avgörande för:

- godstransporter mellan Södra stambanan och Oskarshamns hamn,
- regional och interregional robusthet,
- totalförsvarets möjligheter att använda kust–inlandstråket vid höjd beredskap.

Nationell plan bör:

- peka ut banan som strategiskt godstråk,
- stärka kopplingen mellan Södra stambanan och Oskarshamn,
- säkerställa robusthet och redundans i sydöstra Sverige,
- genomföra etappvisa upprustningar,
- beakta banans möjliga roll i totalförsvarets transportkedjor genom att säkerställa att infrastrukturen kan användas vid höjd beredskap och som alternativt kust–inlandstråk vid avbrott i andra delar av transportsystemet

4. Anslutning till Ostlänken för Stångådals- och Tjustbanan

Nationell plan måste:

- säkerställa att Stångådals- och Tjustbanan får en långsiktigt hållbar och funktionell anslutning till Ostlänken i enlighet med det förslag som Linköpings kommun lyft i sitt yttrande på järnvägsplanen för Ostlänken samt i sitt nu pågående arbete med ny ÖP för Norra staden,
- genomföra de statliga utredningar, kapacitetsanalyser och systemlösningar som krävs för att möjliggöra direkta och robusta kopplingar från norra Kalmar läns banor till Ostlänkens framtida stambanenod,
- ta ansvar för att anslutningen sker i takt med Ostlänkens färdigställande så att banornas framtida funktion inte försvagas eller isoleras från det storregionala systemet,
- att planerade reinvesteringar i utbyte av befintliga signalsystem till nytt ERTMS-system på banorna genomförs i enlighet med nuvarande plan.

Kommunerna i norra Kalmar län samt Region Kalmar kommer tillsammans med Linköpings kommun och Region Östergötland att bidra med den regionala och interkommunala planering som behövs, men det är nationell nivå som måste säkerställa att den tekniska, kapacitetsmässiga och infrastrukturella helheten kommer på plats. Endast genom aktiv statlig medverkan kan Stångådals- och Tjustbanan knytas samman med Ostlänken på ett sätt som uppfyller regeringens mål om ökad tillgänglighet, robusthet och stärkt funktionalitet i hela landet. Samtidigt som Linköpings kommuns planmonopol respekteras och att deras möjlighet att utveckla sin stad inte begränsas utan utvecklas genom att Stångådals- och Tjustbanan får en alternativ funktionell anslutning till Ostlänken.

Samordning av investeringar

För att investeringar i norra Kalmar län ska ge full systemeffekt måste väg- och järnvägssatsningar i nationell plan ses i ett sammanhållet stråkperspektiv där kust, inland, hamnar och Ostlänken kopplas ihop.

Nationell plan måste därför:

1. Samordna åtgärder på E22 med Rv 40, Rv 34, Rv 37/47 och Rv 35,

så att kust- och inlandstråken förstärker varandra och inte utvecklas var för sig. Detta är nödvändigt för att de tre nationella vägstråken som berör norra Kalmar län ska fungera som ett sammanhängande system mot Jönköping, Linköping, Norrköping och Kalmar.

Objektet Gladhammar-Verkeback på E22 har stor betydelse för stråken E22 och Rv 40 och arbetet med att integrera arbetsmarknaderna i främst Västervik, Vimmerby och Oskarshamn. Därför anser kommunerna i norra länet att ett omtag kring objektet krävs. Att stryka objektet skulle innebära betydande kapacitetsbegränsning i de båda stråken under överskådlig tid samt kraftigt försämra möjligheterna till regional utveckling.

2. Ge hamnarna i Oskarshamn och Västervik en tydlig roll i det nationella godssystemet, genom att koppla investeringar på E22, Högländsbanan, Rv 37/47, Tjustbanan, Rv 40 och Rv 35 och till hamnarnas funktioner. Detta stärker både godstransporter, energiförsörjning, beredskap och totalförsvaret.

3. Samordna järnvägsinvesteringar på Högländsbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan med Ostlänken,

så att robusthet, redundans och framtida anslutningar till det storregionala järnvägssystemet utvecklas i takt med Ostlänkens utbyggnad.

4. Säkerställa en tydlig rollfördelning mellan nationell och regional plan,

där nationell nivå tar ansvar för stamnät, hamnkopplingar och Ostlänken, medan regional plan utvecklar BRT-liknande hållplatser, pendelnav och anslutande väg- och kollektivtrafiklösningar.

Joakim Svensson
Infrastruktursamordnare