

Handläggare
Christer Olsson
Infrastrukturstrateg

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum 2024-04-03
Ärendebeteckning SBN 2024/0038

Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på remiss från Region Kalmar län gällande handlingsplan för transportinfrastruktur 2024-2029 (2024-1046)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att kommunstyrelsen beslutar:

Kommunstyrelsen antar samhällsbyggnadsnämndens yttrande som sitt och överlämnar det som Kalmar kommuns yttrande på Region Kalmar läns remiss gällande Handlingsprogram för Transportinfrastruktur 2024-2029.

Bakgrund

Kalmar kommun har givits möjlighet att yttra sig över Region Kalmar läns förslag till Handlingsplan för Transportinfrastruktur 2024-2029 (RS 2023/1828).

Inför ett kommande uppdrag från regeringen och det påföljande arbetet med att ta fram en Regional transportplan för åren 2026-2037 uppdaterar Region Kalmar län det nu gällande dokumentet "Handlingsprogram Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020-2025". Region Kalmar län har i detta skede valt att göra en mindre revidering av dokumentet i syfte att rensa bort genomförda aktiviteter och justera skrivningar utefter dagens förhållanden. Inga nya infrastrukturobjekt lyfts in i dokumentet. Dessutom kommer det reviderade handlingsprogrammet fungera som en kortsiktig övergång till en ersättande Regional Trafikstrategi, där syftet är att ha ett bredare angreppssätt för mobilitet, digitalisering, kollektivtrafik och godsflöden i en ny gemensam strategi.

Remissen omfattar ett förslag till politiskt handlingsprogram avseende infrastruktur för transporter och mobilitet med syfte att nå de mål och inriktningar som anges i den Regionala Utvecklingsstrategin, främst avseende utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering. De föreslagna målbilderna och



aktiviteterna i programmet kompletterar och stödjer de mer långsiktiga mål och inriktningar som finns i tidigare antagna styrdokument för sakområdet.

Bilagor

Samhällsbyggnadsnämndens yttrande 2024-04-25

Handlingsplan transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029,

Följebrev - handlingsplan transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Handläggare
Christer Olsson
Infrastrukturstrateg

YTTRANDE

Datum
2024-04-25

Ärendebeteckning
SBN 2024/0038

Samhällsbyggnadsnämndens yttrande över Region Kalmar läns remiss gällande handlingsplan för transportinfrastruktur 2024-2029

Samhällsbyggnadsnämnden lämnar följande yttrande:

Yttrande

Kalmar kommun delar i allt väsentligt Region Kalmar läns uppfattning och skrivningar i handlingsprogrammet. Regionen har klargjort att revideringen av handlingsprogrammet endast omfattar borttagande av genomförda åtgärder från det senast antagna programmet samt Anpassningar i frågor som i nuläget hanteras vidare eller bevakas. Inga nya infrastrukturobjekt redovisas, främst med anledning av en kommande uppstart av en Regional Trafikstrategi. Kalmar kommun välkomnar det aviserade bredare angreppssättet i en ny Regional Trafikstrategi och ser fram emot en positiv och konstruktiv dialog i detta arbete. Av denna anledning begränsas detta yttrande till specifika ämnen.

Kalmar kommun och stad förstärker sin roll som regionalt tillväxtcentra i länet. Allt fler reser såväl inom som till/från kommunen, vilket ställer allt högre krav på infrastruktur- och mobilitetsåtgärder. Här behöver Region Kalmar län och Kalmar kommun tillsammans fortsätta utveckla sitt samarbete, med ambitionen att gemensamt stimulera till fortsatt tillväxt, för såväl fungerande lokala och regionala arbetsmarknadsområden som funktionella och strategiska byteshållplatser. Flera större infrastrukturprojekt pågår parallellt i Kalmar kommun som tillsammans kommer att stärka arbetsmarknadsregionen och in- och utpendlingen ytterligare. Exempel på detta är ny trafikplats Kalmar Norra E22 vid Snurrom, ny trafikplats vid verksamhetsområdet i Moskogen och Anpassningar av trafikplats Halltorp med anledning av etablering av ny kriminalvårdsanstalt.

Kalmar kommun noterar att Kalmar Centralstation utgör ett prioriterat infrastrukturobjekt i handlingsprogrammet, vilket är mycket angeläget utifrån flera perspektiv. Under 2023 gjorde Trafikverket, på initiativ av Kalmar kommunen, Region Kalmar län och Länsstyrelsen i Kalmar län, en utredning



gällande Kalmar C:s behov av framtida plattformskapacitet. Region Kalmar län har här, i egenskap av ansvarig för kollektivtrafiken, fortsättningsvis en aktiv och drivande roll. Kalmar C är länets i särklass största hållplats och nod för både den regionala som lokala kollektivtrafiken och dess betydelse för arbets- och skolpendling för länet kan inte nog understrykas. Vidare värderas helt riktigt Emmaboda station högt i förslaget till handlingsprogram.

Ombyggnationen av framför allt stationens plattformar är angelägen för att skapa bättre förutsättningar för såväl pendling i sydostregionen som restidsminskningar på Kust till Kustbanan. Kalmar kommun anser att Kalmar Centralstation och Emmaboda station ska namnges specifikt även i den avslutande sammanfattningen, i enlighet med specificerade vägobjekten på samma sida.

Stångådalsbanan är föremål för flera olika utredningar, som på ett avgörande sätt kan komma att ändra förutsättningarna för länets framtida tågtrafikupplägg i nord-sydlig riktning. En bristutredning är genomförd, som ett uppdrag i nationell transportplan, där utgångspunkten har varit Stångådals- och Tjustbanans betydelse för den regionala utvecklingen. Slutsatserna från bristutredningen bör noga övervägas och beaktas, främst i arbetet med en kommande Regional Trafikstrategi. Handlingsprogrammet anger både triangelspår i Berga och mötesspår i Rockneby. Kalmar kommun har i tidigare yttranden ifrågasatt dessa objekts inbördes förhållande och funktion, då enligt uppgifter från Kalmar länstrafik, förverkligandet av det ena objektet kommer förändra förutsättningarna för det andra. Fortsatta studier behöver klargöra behovet av infrastrukturinvesteringar såsom mötesspår inom Kalmar kommun.

Däremot saknar Kalmar kommun ett resonemang i handlingsprogrammet utifrån transportinfrastrukturens möjligheter och betydelse ett allt skarpere beredskapsläge. Region Kalmar län bör beakta att Försvarmakten kan komma att ställa betydligt högre krav på infrastrukturen i länet, såväl väg som järnväg, med anledning av det säkerhetspolitiska läget.

Kalmar kommun noterar att Region Kalmar län inkluderar samtliga relevanta infrastrukturobjekt knutna till E22 i handlingsprogrammet, vilket är positivt. Kalmar kommun har länge framhållit behovet av en mötesfri E22 mellan Norrköping och Trelleborg. Region Kalmar län erkänner också problematiken och behovet av samordning då kommunal väginfrastruktur blir påverkat av ny tyngre och längre lastbilstrafik (BK4-anpassningen). Södra vägens roll och utformning för Kalmar Hamns fortsatta utveckling är i detta avseende helt avgörande.

Etableringen av ny Kriminalvårdsanstalt i Halltorp kommer att ställa stora krav på infrastrukturen och kollektivtrafiken. Tillgängligheten till anstalten, för såväl medarbetare som besökare, är viktig för ett relativt stort omland, men framför allt för Kalmar, Torsås och Karlskrona kommuner. Antalet resor till och från anstalten i Halltorp kommer att vara omfattande, vilket Region Kalmar län bör beakta.

Kalmar kommun har antagit en ny översiktsplan samt mobilitetsstrategi, där ett övergripande mål är att hållbara transportslag ska utgöra 60% av resorna år 2035. I förslaget till handlingsprogram för transportinfrastruktur berörs behovet av fler hållbara resval i länet endast i förbigående. Möjligen blir detta en tydligare utgångspunkt i arbetet med en ny Regional Trafikstrategi. Kalmar

kommun saknar dock ett resonemang eller ett ställningstagande om detta i handlingsprogrammet, då det kan påverka prioriteringen av kommande investeringar.

Parallellt med denna remiss sker ett remissförfarande med Region Kalmar läns förslag till Trafikförsörjningsprogram 2025-2033. Kalmar kommun kan konstatera att flera för kommunen angelägna delar berör båda remisserna, varför en hänvisning görs till yttrandet till Trafikförsörjningsprogrammet.



Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Handlingsprogram under Kalmar läns regionala utvecklingsstrategi

Innehåll

Inledning.....	3
Arbetsformer.....	4
Järnvägar	6
Vägar.....	7
Flygplatser	9
Hamnar	10
Godstransporter	11
Mobilitet.....	12
Sammanfattning av prioriterade inriktningar.....	14

Inledning

I den gällande regionala utvecklingsstrategin för Kalmar län¹ pekas fyra utvecklingsområden ut som prioriterade i arbetet med att nå målbilden Klimat att växa i. För vart och ett av de fyra utvecklingsområdena har viktiga strategier lagts fast. Intentionen är att därefter ta fram handlingsprogram för var och en eller kombinationer av de fastlagda strategierna.

Inom det prioriterade utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering lyfts transportinfrastruktur, kommunikationer, mobilitet och digitalisering. Målformuleringarna för år 2030 kopplade till Hållbar samhällsplanering är:

- Region Kalmar län är en fossilbränslefri region.
- Samhällsplaneringen är klimatanpassad och robust samt erbjuder trygga, tillgängliga och gröna miljöer för alla.
- Alla i länet har tillgång till väl utvecklad fysisk och digital infrastruktur.

I detta dokument redovisas ett förslag till politiskt handlingsprogram avseende infrastruktur för transporter och mobilitet med syfte att nå de mål och inriktningar som anges i punkterna ovan. De föreslagna målbilderna och aktiviteterna i programmet kompletterar och stödjer de mer långsiktiga mål och inriktningar som finns i tidigare antagna styrdokument för sakområdet².

För att nå de uppsatta målbilderna och kunna genomföra föreslagna aktiviteter är det helt nödvändigt att länet agerar med enad front. Syftet med programmet är därför att få en gemensam politisk prioritering för såväl Region Kalmar län som samtliga kommuner i länet av insatser på kort sikt för förbättrad infrastruktur. Dessutom ska programmet ge en länsgemensam prioritering för det fortsatta samarbetet både i Regionsamverkan Sydsverige och med Östergötland.

Målbilderna har formulerats utifrån de olika transportslagens specifika förutsättningar vad gäller tidsmässig genomförbarhet. Som exempel har järnväg respektive mobilitet störst skillnad i hur lång tid det tar att genomföra föreslagna åtgärder. Målbilden för järnväg har sikte på åren runt 2050 medan den för mobilitet med dagens snabba utveckling mycket väl kan vara passé redan under andra halvan av 2020-talet.

¹ Klimat att växa i. Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

² Regionsamverkan Sydsverige. En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige. Positionspapper infrastruktur 2020.

Region Kalmar län. Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

Region Kalmar län. Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner.

Region Kalmar län. Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021-2029.

Region Kalmar län. Bredbandsstrategi för Kalmar län 2018-2025.

Arbetsformer

Målbild

Gott samarbete mellan kommunal och regional nivå för en positiv samhällsutveckling med aktivt statligt deltagande har förbättrat såväl den digitala som den fysiska infrastrukturen. Regionala och nationella investeringar i transportinfrastruktur har kompletterats med stärkande och utvecklande insatser på kommunal nivå i form av exempelvis nya bostäder i anslutning till investeringarna eller Steg 1- eller Steg 2-åtgärder (se nedan) som stimulerat resandet med cykel eller kollektivtrafik på berörd plats.

Samsyn över läns- och kommungränser har lett fram till ett stärkt storregionalt arbete kring kollektivtrafik och infrastruktur i hela Sydsverige, något som gynnat inte minst boende invid en länsgräns. Det har gett genomslag nationellt och lett till fossilbränslefri rörlighet, ändrat transportbeteende och maximal nytta av gjorda samhällsinvesteringar.

Aktiviteter

Samsyn kring samhällsutveckling

- Stärka kollektivtrafikens och infrastrukturens roll som strukturbildare genom att i samarbete med länets kommuner få nybyggnation av större bostadsområden och etablering av nya företag att ske i anslutning till utpekade prioriterade bytespunkter och stråk för fysiska och digitala transporter.
- Aktivt driva frågor kring
 - ✓ Integrering av gång-, cykel- och kollektivtrafikförsörjning i bebyggelseplaneringen.
 - ✓ Jämställd och jämlik mobilitetsplanering.
 - ✓ Ansvarsfull användning av naturresurser.
 - ✓ Innovativa digitala lösningar som gynnar ändrat transportbeteende.

Samverkan

- Använda Regionsamverkan Sydsverige³ (RSS) som en plattform för att få till stånd insatser både inom fysisk och digital infrastruktur såväl inom som mellan länen i syfte att skapa ett sammanknutet Sydsverige.
- Fördjupa samarbetet med grannlänen Blekinge, Jönköping, Kronoberg och Östergötland. Bland annat för att få till stånd god tillgänglighet till regionala kärnor och tillväxtmotorer i båda länen.
 - Det handlar främst om järnvägar, E22, rv 40, rv 25, rv 35, rv 23/34.
- Aktivt delta i samverkansgrupper och nätverk kring betydelsefull infrastruktur för länet.
 - E22AB
 - Södra stambanan.com
 - BalticLink

³ <http://regionsamverkan.se/>

Dialog näringslivet

- Fortsätta och fördjupa dialogen med Sydsvenska Handelskammaren, Svenskt näringsliv, Företagarna och LRF i syfte att fånga upp behov, föra dialog och förankra arbetet med mobilitets- och infrastrukturfrågor hos näringslivet i regionen.

Åtgärdsplanering och Fyrstegsprincipen

- Driva på för att åtgärdsvalsstudier (ÅVS) rörande nationella och regionala infrastrukturobjekt som berör länet genomförs i med god framförhållning.
- Arbeta med påverkansåtgärder tillsammans med länets kommuner, där åtgärder enligt Steg 1 (Tänk om) och Steg 2 (Optimera) enligt fyrstegsprincipen kan vara en del i med- eller samfinansiering.
- Öka kunskapen om och respekten för olika aktörers roller i planeringen av fysisk och digital trafik.

Trimnings- och underhållsåtgärder

- Fördjupa samarbetet med Trafikverket i dess långsiktiga underhållsarbete i syfte att skapa mervärden genom kombination med samtidiga insatser från regional och kommunal nivå.

Järnvägar

Målbild

Kust till kustbanan har en standard som möjliggör snabb trafik till Växjö och direktrafik till Göteborg, Stockholm och öresundsregionen. Det har betytt höjd hastighet till 200 - 250 km/h med dubbelspår från Kalmar till Växjö och vidare till anslutningen med stambanan. Stångådalsbana och Tjustbanan är elektrifierade med direkt anslutning till Linköpings centralstation och 160 km/h som hastighetsstandard på bandelarna i länet. Samtliga banor har nytt signalsystem och kapacitet att hantera höga flöden av både person- och godstrafik och längs dem finns stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet. Attraktiva bytespunkter till annat transportslag finns utmed samtliga järnvägar med centralstationen i Kalmar som ett välfungerande interregionalt nav för transporter.

Aktiviteter

- Fortsatt arbete att driva genomförande av föreslagna åtgärder längs Kust till Kust-banan för:

- Emmaboda station
- Kalmar Central
- Dubbelspår Växjö-Alvesta
- Nya mötesspår

Region och kommuner driver gemensamt på för att länets behov som lyfts i den bristanalys för Kust till kustbanan både på kort och på lång sikt genomförs av Trafikverket i samarbete med berörda kommuner.

Påverkansarbetet drivs gemensamt av region och berörda kommuner både direkt mot nationell nivå och genom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

- Påverka och medverka till insatser på Stångådals och Tjustbanan.

Anslutningen till Linköping är under utredning och Region Kalmar län tillsammans med Region Östergötland bevakar effekten av kommande järnvägsplans ställningstagande. Arbetet med införandet av ERTMS på banorna pågår och Region Kalmar län följer arbetet som bland annat ska synkroniseras med trafiken på banorna.

En Bristutredning som leds av Trafikverket genomförs för stråket. Region Kalmar län och Region Östergötland är aktivt deltagande part.

Regionen driver tillsammans med berörda kommuner planeringen av:

- Mötesspår i Rockneby
- Triangelspår i Berga
- Delelektrifiering

Vägar

Målbild

E22 är mötesfri väg genom hela länet med hastighetsstandard 100 - 110 km/h. Övriga vägar i de prioriterade transportstråken har hög säkerhet och tillgänglighet för person- och godstransporter med 100 km/h som standard i Smålandsdelen av länet. På Öland har standarden anpassats till naturgivna, lokala förhållanden. Samtliga prioriterade stråk har viltstängsel. Parallella cykelvägar för både pendlingsresor och turismcykling finns utmed de nämnda vägarna. Samtliga prioriterade vägar har kapacitet att hantera snabba och säkra resor för persontransporter och gods, är anpassade för eldrift och längs dem finns stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet som stödjer användningen av autonoma fordon. Infrastruktur för busstrafik enligt BRT-principen finns i de prioriterade transportstråk där järnväg saknas. Trafiken har angöring till resecentrum både i Karlskrona och i Norrköping.

Aktiviteter

- Aktivt följa och bevaka planeringen och genomförandet av namngivna objektet i nationell och regional transportplan 2022-2033 i Kalmar län:
 - **E22 Förbifart Bergkvara.** Vid behov driva frågan om förskottering för att inte tappa fart i genomförandet. Driva och aktivt delta i planeringen av en mobilitetshub i bra läge vid förbifarten.
 - **E22 Nygård– Gladhammar.** Bevaka att objektet genomförs i sin helhet och diskutera möjligheten till sam/medfinansiering vid behov.
 - **E22 Gladhammar-Verkeback.** Aktivt delta i pågående planeringsprocesser tillsammans med Västervik kommun.
 - **Rv 25 Glasporten (Nybro).** Aktivt delta i pågående planeringsprocesser tillsammans med Nybro kommun.
 - **Riksväg 37/47 sträckan Bockara – Oskarshamn.** Namngivet som vägobjekt i Regionala transportplanen för år 2022-2033.

Nationell plan för transportinfrastrukturen (statligt ansvarsområde):

- Driva påverkan och dialog kring följande viktiga objekt för **Nationell transportplan** som berör Kalmar län:
 - E22 Genomfart Mönsterås
 - Riksväg 25 sträckan Eriksmåla-Hovmantorp
 - Riksväg 40 sträckan Toverum–Hytta
 - E22 Verkebackensbron

Påverkansarbetet drivs gemensamt av region och berörda kommuner dels direkt mot nationell nivå, dels genom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

Regional transportplan (regionalt ansvarsområde):

- Objekt som på sikt kommer att namnges i **Regional transportplan** är
 - Rv 35 Gamleby-Åtvidaberg
 - Länsväg 136 Algutsrum-Rälla
 - Rv 23/34 sträckan Hultsfred-Vimmerby

Inriktningen är en signal till Trafikverket att förbereda och inleda planeringen av objektet för att det ska ligga i fas med kommande beslut i regional transportplan.

- Aktivt delta i och driva på arbetet med att uppnå mötesfri 100 km/h-väg för hela den svenska delen av E22 från Trelleborg till Norrköping.
Här ingår, utöver objekt som nämns i punkterna ovan även att driva på för att kvarvarande sträckor på E22 i länet med hastighetsbegränsning till 70 km/h eller lägre åtgärdas i samband med att andra insatser aktualiseras.
- Gemensamt med berörda kommuner längs E22 stråket arbeta fram koncept och lösningar för mobilitetshubbar med fokus på mobilitet, landsbygdsperspektiv och digitalisering.
- Samarbete med Trafikverket för att åstadkomma fler viltpassager och mer viltstängsel i första hand utmed vägarna i de prioriterade transportstråken och där i första hand E22 och riksväg 25.

Flygplatser

Målbild

Från Kalmar Öland Airport finns det dagliga flyglinjer till och från Stockholm samt ytterligare en internationell hubb för kommunikation med övriga världen. Flygplatsen har en god koppling till kollektivtrafik. För näringslivets internationella kontakter och för besöksnäringen fyller flygplatsen en viktig funktion. Norra länsdelen har en bra koppling till flygplatsen i Linköping.

En utredning, *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet* Ds 2023:3, har under 2023 genomförts angående att förstatliga vissa kommunala/regionala flygplatser. Något beslut är inte fattat när detta handlingsprogram revideras. Därav förhåller sig skrivningarna till nu gällande förutsättningar.

Aktiviteter

- Utveckla Kalmar Öland Airport som regionalt viktig mobilitetshub.

Bibehållen funktionalitet vid flygplatsen pekas av kommunerna i den södra delen av länet ut som av högsta prioritet för utveckling och tillväxt av det lokala näringslivet.

- Följa, arbeta för och vid behov stödja utvecklingen av infrastrukturen kring fossilfria bränslen till flyget.

Det är viktigt med politiskt stöd till de initiativ Kalmar Öland Airport tagit för att introducera bioflygbränsle och gröna inflygningar. En tydlig miljöprofil kan ge en fördel gentemot andra flygplatser i en eventuell framtida konkurrenssituation.

- Påverka och ta del av statliga insatser kopplat till regionala/kommunala flygplatser.

Följa resultatet av genomförd utredning om ett eventuellt förstatligande av regionala/kommunala flygplatser. Beroende på resultatet av utredningen, agera tillsammans med Kalmar kommun samt andra berörda aktörer i syfte att skapa goda förutsättningar för flygplatsens fortsatta utveckling.

Hamnar

Målbild

Samtliga större hamnar utmed Smålands kust har god tillgänglighet till väg och järnväg. De kommunala gatunäten och industrispåren har högsta bärighetsklass och fungerar som en säker och tillgänglig brygga mellan hamn och det statliga väg- respektive järnvägsnätet. Farlederna till hamnarna är dimensionerade och underhållna för att svara mot näringslivets behov. Länet är fortsatt en prioriterad angringspunkt för den statligt upphandlade trafiken till och från Gotland. Oskarshamns funktion som TEN-T hamn har stärkts.

Aktiviteter

- Samla länets hamnar kring en gemensam syn på utveckling ur ett regionalt perspektiv.

Startpunkten är de olika hamnarnas funktioner och geografiska läge, vilket ger olika förutsättningar att bidra till regional utveckling. Länets hamnar har en påverkan på en större geografi än enbart Kalmar län, och för angränsande län inte minst viktiga knutpunkter för både gods- och persontrafiken.

- Fördjupa dialogen med berörda kommuner avseende bärighets- och trafiksäkerhetskrav på den del av den kommunala transportinfrastrukturen som förbinder hamnarna med det statliga väg- och järnvägsnätet.

En helhetssyn fordras på den transportinfrastruktur som försörjer respektive hamn för att flaskhalsar i systemet ska kunna undvikas.

Godstransporter

Målbild

Basbehoven för det regionala näringslivet, vars tyngdpunkt ligger i tillverknings-, skogs- och livsmedelsindustri, har säkerställts i det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, där samtliga vägar är öppna för högsta bärighetsklass och extra långa fordon. En god status på det så kallade finmaskiga vägnätet har varit en annan förutsättning för att behålla och utveckla näringslivsstrukturen.

Länets företag har via hamnen i Karlskrona en direkt anslutning till EU:s prioriterade intermodala transportkorridor Baltic – Adriatic. Hela sträckningen av riksväg 40 Göteborg-Jönköping-Västervik ingår i EU:s prioriterade transportnätverk TEN-T. För Oskarshamns del är järnvägen till Nässjö (Bockabanan) ett centralt komplement för godstrafiken till och från hamn och kombiterminal. Betydande godstransporter sker även på Kust till kustbanan/Stångådalsbanan (Alvesta - Kalmar – Mönsterås) och Tjustbanan (Västervik – Linköping). Stabil och sömlös digital uppkoppling av god kvalitet finns i samtliga godsstråk.

Aktiviteter

- Aktivt delta i nätverk för att införliva Baltic Link i EU:s transportkorridor Baltic-Adriatic.

Polen, Tjeckien, Slovakien, Österrike och Italien har påbörjat byggandet av en transportkorridor som sträcker sig cirka 1 700 km från Gdynia i norr till viktiga hamnar i Adriatiska havet i söder. Baltic-Link, som bland annat omfattar Kust till kustbanan Göteborg-Karlskrona/Kalmar, kan bli en förlängning norrut över Östersjön av Baltic-Adriatic Transport Corridor.

- Stödja Oskarshamns kommuns arbete med att etablera en kombiterminal.
- Arbeta för ökade gods rörelser via järnvägen tillsammans med länets näringsliv och kommuner.
- Aktivt följa Fehmarn-Bält-projektets utveckling och effekterna det kan få på Kalmar län.
- Tillsammans med Trafikverket arbeta med utvecklingen av Bärighetsklassat vägnät nivå 4 (BK4) samt infrastruktur för nya klassningar av långa- och tunga fordon.
Gemensamt se över och uppgradera till ett fullvärdigt klassat vägnät som innebär gena transporter för tunga och långa fordon i och i anslutning till länet.

Mobilitet

Målbild

Fysisk och digital infrastruktur har samordnats i en gemensam samhällsfunktion. Det finns ett väl utbyggt nät av laddningsinfrastruktur för elfordon i hela länet. Möjligheter till snabbbladdning finns utmed samtliga vägar som ingår i de prioriterade transportstråken.

Nya former av mobilitetstjänster har testats i utvecklings- och demonstrationsprojekt, vilket lett till att gods- och persontransporter till större delen är uppkopplade, digitaliserade och förarlösa. Generellt sett ligger länet i framkant vad gäller användning av kombinerade mobilitetstjänster. En upprätthållen mobilitet kan garanteras genom att elförsörjningen säkerställs att fungera även i krislägen.

Aktiviteter

- Ta initiativ till och delta i kunskapsuppbyggnad kring mobilitet och Mobility Management på lokal såväl som regional nivå.

Utvecklingen inom mobilitet och digital infrastruktur kommer under de närmaste åren att kräva en ständigt pågående kunskapsinhämtning såväl från nationella som internationella källor. Här ingår att delta aktivt i nationella forum och samverka kring multimodala transporter samt digitaliserade och uppkopplade gods- och persontransporter. Dessutom behövs en utvecklad samverkan på regional nivå mellan infrastrukturer för bredband, transporter och eldistribution för att skapa de strukturella förutsättningarna för en ökad mobilitet. Arbeta för att få till stånd stabila digitala uppkopplingar längs de prioriterade transportstråken i länet.

- Arbeta med att starta upp projekt där fysisk och digital trafik kombineras i syfte att testa hållbara helhetslösningar för mobilitet.

Ett exempel är att titta på hur mobilitetshubbar längs starka stråk i länet kan utvecklas för att ge effekter på en bred funktion för mobilitet. Detta kan innebära olika delar inom de vedertagna beskrivningarna för att:

- dela fordon
- dela resor
- andra flexibla transportlösningar

- Aktivt följa och ta del av utvecklingen av drönare/UAS och autonoma/självkörande fordon.

Arbetet med regelverk för drönartrafik och drönares påverkan på samhällsbyggandet är en aktuell fråga som kommer att påverka både regional och kommunal planering. Region Kalmar län deltar i nätverk och inhämtar aktivt kunskap i frågan.

Förlösa, självkörande fordon kan bli ett verksamt medel för att svara upp mot landsbygdens behov av samhällsservice, varudistribution och kollektivtrafik. När den formella regleringen är på väg att lösas bör initiativ tas till en förstudie.

- Inomregional samverkan för ökad laddningskapacitet, vilket kan omfatta såväl laddningsinfrastruktur men främst laddningsmöjligheter i hemmiljö.
- Regional samling kring att öppna trafikdata för personresor och godstransporter.

Beslutet skapar möjlighet för att testa en konkurrensneutral plattform för MaaS (Mobility as a Service) samt etablera en testplattform som visar på de möjligheter som den ökande tillgången på data kan ge för varu- och godstransporter.

Sammanfattning av prioriterade inriktningar

Påverkan gentemot kommande nationell transportplan

E22

Inriktning mötesfri 100 km/h-väg för hela den svenska delen från Trelleborg till Norrköping, vilket i Kalmar län innebär åtgärder för genomfart Mönsterås och Verkebacksbbron kommer med i den nationella planen. Ambitionen bör även vara att utbyggnaden av infrastruktur med mobilitetshubbar (med)finansieras av nationell plan. Objekt Bergkvara, Nygård– Gladhammar samt Gladhammar-Verkeback ska fortsatt finnas med i kommande nationell plan.

Kust till kustbanan

Inriktning att medel avsätts i den nationella transportplanen för att röja undan de brister som identifierats i bristanalysen framtagen för banan.

Stångådalsbanan och Tjustbanan

Inriktningen är förbättrade förutsättningar för ökad trafikering, vilket innebär att den nationella planen ska innehålla medel till standardförbättringar i syfte att bygga bort kapacitetsbrister för att skapa utökad trafik. Mötesspår i Rockneby och triangelspår i Berga ska tas med i Nationella planen. Införandet av ERTMS förutsätts genomföras. Inriktningen är även att en framtida del-elektrifiering genomförs på banan.

Riktlinjer för kommande regional transportplan

Rv 37/47 Bockara – Oskarshamn

Inriktning mötesfri 100 km/h-väg är fortsatt nästa vägobjekt i den kommande regionala transportplanen.

Rv 35 sträckan Åtvidaberg-Överum

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.

Länsväg 136 Algutsrum-Rälla

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.

Rv 23/34 sträckan Hultsfred-Vimmerby

I syfte att öka trafiksäkerhet, skapa jämn hastighetsstandard och öka tillgänglighet och funktionalitet längs stråket. För ökad funktionalitet läggs stort fokus på kollektivtrafiklösningar och cykelinfrastruktur.

Begäran om yttrande över Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Inför ett kommande uppdrag från regeringen och det påföljande arbetet med att ta fram en Regional transportplan för åren 2026-2037 uppdaterar Region Kalmar län det nu gällande dokumentet Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2020-2025. Det uppdaterade handlingsprogrammet tidsätts till åren 2024-2029.

Regionstyrelsen i Region Kalmar län har beslutat att skicka ut remissversion för möjlighet till yttrande.

Region Kalmar län har i detta skede valt att göra en mindre revidering av dokumentet i syfte att rensa bort genomförda aktiviteter och justera skrivningar utefter dagens förhållanden. Inga nya infrastrukturobjekt lyfts in i dokumentet.

Regional trafikstrategi, kommande arbete

Region Kalmar län har för avsikt att under kommande år påbörja ett arbete med en Regional trafikstrategi som kommer att ersätta handlingsprogrammet för transportinfrastruktur. En Regional trafikstrategi kommer att ha ett bredare angreppssätt än handlingsprogrammet där bland annat mobilitet och resande, digitalisering, kollektivtrafik och godsflöden ges en gemensam strategi för länet.

Lämna remissyttrande senast den **17 maj 2024**

Fram till den 17 maj 2024 kan alla som vill lämna remissyttrande.

Region Kalmar län önskar att remissyttrande lämnas i PDF-format via e-post till registrator@regionkalmar.se

Märk remissyttrandet med diarienummer RS 2023/1828.

Vad händer sen?

När remisstiden gått ut sammanställs alla remissyttranden och beaktas inför färdigställande av slutversion. Slutgiltigt beslut av Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029 fattas av regionfullmäktige under hösten 2024.

Slutversionen av Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029 kommer tillgängliggöras på Region Kalmar läns hemsida samt spridas till berörda aktörer.

Bilaga

Remissversion av Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024-2029

Frågor

Kontaktperson vid eventuella frågor eller förtydliganden:

Lina Broby, Samordnare infrastruktur

Telefon 0480- 44 83 41

Lina.Broby@regionkalmar.se