

Region Kalmar län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Hultsfred kommun
Högsby kommun
Kalmar kommun
Kinda kommun
Mönsterås kommun
Vimmerby kommun
Västervik kommun
Åtvidabergs kommun

Datum
2023-10-11

Infrastrukturminister
Andreas Carlsson

Ostlänken – Trafikverkets förordade alternativ uppfyller inte regeringens uppdrag gällande att optimera regionala nyttor

Region Kalmar län har tillsammans med Hultsfred, Högsby, Kalmar, Kinda, Mönsterås, Vimmerby, Västerviks och Åtvidabergs kommuner samt Länsstyrelsen i Kalmar län formulerat detta brev för att lyfta fram problembilden kring Stångådals- och Tjustbanans anslutning i Linköping.

Region Kalmar län träffade infrastruktur- och bostadsministern den 21 augusti 2023 för att redogöra konsekvenserna av Trafikverkets förslag på anslutningen av Stångådals- och Tjustbanan till Linköpings nya stationsområde. Vi vill i denna skrivelse tillsammans med berörda kommuner och Länsstyrelsen i Kalmar län följa upp de utmaningar och svårigheter som lyftes på mötet.

Sverige har flera målformuleringar kopplade till klimat och jämlik utveckling. Alla offentliga verksamheter tillsammans med stora delar av näringslivet strävar efter att nå Agenda 2030 målen. Det regionala utvecklingsuppdraget har tydliga skrivningar om likvärdighet och tillgänglighet för hela landet. I ett modernt och framåtsträvande land läggs fokus på att skapa tillgänglighet och möjlighet att med kollektiva färdmedel röra sig fritt. Det handlar om den personliga utvecklingen och om möjligheten att sprida kunskap och innovation. Det handlar även om att vi alla ska ta ansvar för klimatet, för nästa generation samt att binda samman ett Sverige som har långa avstånd som behöver överbryggas.

Anslutningsförslaget, som det lyfts fram nu, skulle avsevärt försämra näringslivets förutsättningar och möjligheter till arbetspendling. Kopplingen mellan tillväxtmotorerna Kalmar-Linköping skulle avsevärt försämrans likaså möjligheten att uppnå ett sammanhållet trafiksystem. Stångådals- och Tjustbanan behöver anslutas till den arbetsmarknad i Linköping som resandeflöden naturligt följt under modern tid. För att skapa mervärde och sprida effekterna av nya investeringar i stambanenätet runt Linköping behöver anslutningen göras direkt till nya stationen. Alla andra alternativ är helt uteslutna. Med förslag om stopp, resandeytelse eller förändrade anslutningar till Norrköping i stället stängs den sydöstra delen av landet

effektivt av från de utvecklingsmöjligheter som en ökad tillgänglighet skulle bidra till. Järnvägen har utöver flöden av människor stor potential för framtida ökad godstrafik genom kontakt med hamnar och de godsflöden som anländer via Östersjön. Skog- och lantbruk, alltså gröna näringar, och tillverkningsindustrin i sydöstra Sverige är betydande och behöver fortsatt ges möjlighet till att utveckla klimatsmarta och effektiva lösningar för sina transporter, där järnvägen är en viktig faktor.

Förslaget har även betydelse för transporter i ett beredskapsperspektiv. De ökade insatserna och förberedelserna kopplade till totalförsvaret måste väga in fungerande infrastruktur som ett grundbehov. Detta ska fungera i hela landet och med den koppling som finns till hamnar i Östersjön och flöden in mot landet krävs fokus på funktionaliteten i sydöstra Sverige. I sammanhanget bör även framhållas att en enig Försvarsberedning understrukit sydöstra Sveriges militärstrategiska betydelse med sin närhet till Östersjöns in- och utlopp.

Avsändarna av denna skrivelse framhåller fortsatt att det gemensamma ansvaret för hållbar regional och lokal utveckling, som följer av den Nationella strategin, inte beaktas i Trafikverkets redovisade planering. Region Kalmar län och kommunerna konstaterar bristande hänsyn och en avsaknad av konsekvensanalyser i förslaget för anslutningar av regionala banor till nya Ostlänken, både vad gäller Kalmar län som geografi och Region Kalmar län som trafik huvudman och ansvarig för den regionala utvecklingen. Förslaget innebär bland annat avsevärt förhöjda driftskostnader för att bedriva trafiken.

Uppdraget från regeringen var att åtgärderna framför allt skulle vara inriktade mot att förbättra förutsättningarna för arbetspendling samt underlätta för utökade godstransporter i järnvägssystemet.

Konsekvensen av Trafikverkets lösning är att de regionala banorna inte integreras i det nya stationsläget i Linköping med följd att den direkta kopplingen mellan tillväxtmotorerna Kalmar-Linköping kapas. Resenärer skulle tvingas till ett resandebyte för att nå nya stationsläget på stambanan för Ostlänken, vilket är en kraftig försämring ur tillgänglighetssynpunkt.

Mot bakgrund av ovan beskrivna konsekvenser förväntar sig avsändarna av detta brev att infrastrukturministern ger Trafikverket i uppdrag att återkomma med nytt förslag på Stångådalsbanans anslutning i Linköping så uppdraget med att optimera den regionala nyttan fullföljs.

Angelica Katsanidou

Regionstyrelsens
ordförande

Region Kalmar län

Johan Persson

Kommunstyrelsens
ordförande

Kalmar kommun

Harald Hjalmarsson

Kommunstyrelsens
ordförande

Västerviks kommun

Lars Rosander

Kommunstyrelsens
ordförande

Hultsfreds kommun

Helen Nilsson

Kommunstyrelsens
ordförande

Vimmerby kommun

Per Gröön

Kommunstyrelsens
ordförande

Högsby kommun

Christer Segerstéen

Kommunstyrelsens
ordförande

Kinda kommun

Tomas Lidberg

Kommunstyrelsens
ordförande

Åtvidabergs kommun

Allan Widman

Landshövding
Kalmar län