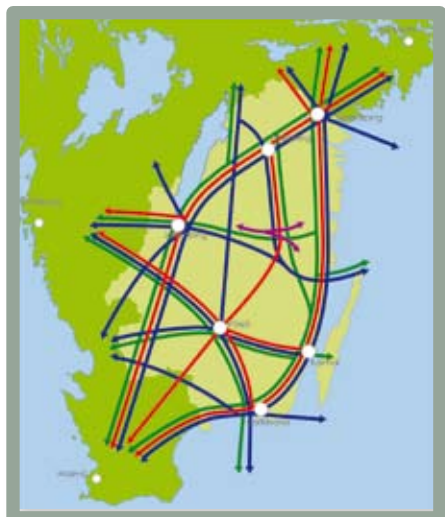


# Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland

Slutredovisning 30 september 2008



Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jönköpings län,  
Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsmåland

### **Kontaktuppgifter**

Regionförbundet Östsam, Box 1236, 581 12 Linköping  
Tel 013-25 56 00, e-post: [office@ostsam.se](mailto:office@ostsam.se)

Regionförbundet i Jönköpings län, 55114 Jönköping,  
Tel 036 - 10 75 57, e-post: [regionforbundet@regionjonkoping.se](mailto:regionforbundet@regionjonkoping.se)

Regionförbundet södra Småland, Videum, 351 96 Växjö  
Tel 0470-77 85 00, e-post: [info@rfss.se](mailto:info@rfss.se)

Regionförbundet i Kalmar län, Box 762, 391 27 Kalmar  
Tel 0480- 44 83 30, epost: [info@kalmar.regionforbund.se](mailto:info@kalmar.regionforbund.se)

Region Blekinge, Ronnebygatan 2, 371 32 Karlskrona  
Tel 0455 30 50 00, e-post: [kansli@regionblekinge.se](mailto:kansli@regionblekinge.se)

**Layout kartor:** Stina Svalin, Kalmar

**Tryckt hos:** Lenanders Grafiska AB, Kalmar

## Förord

Regeringen beslutade den 17 januari 2008 att förberedelsearbetet för nästa åtgärdsplanering av transportinfrastrukturen skulle inledas. Som ett led i detta inbjöds regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan att delta genom att arbeta fram regionala systemanalyser. Ambitionen var att ge en bild av funktionella samband över ett större område, gärna flera län. Den regionala systemanalysen för östra Götaland har tagits fram som svar på regeringens inbjudan och har utarbetats gemensamt av Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsam. De fem länen har valt att samarbeta eftersom de ingår i en och samma vägverksregion och har av den anledningen tidigare samarbetat. Det finns starka samband mellan flera av de fem länen, men naturligtvis även med områden utanför detta område, såväl nationellt som internationellt.

Östra Götaland har använts som samlingsnamn för hela det geografiska område som utgörs av de fem länen. Ambitionen har varit att göra en övergripande analys och ge en översiktlig bild av starka funktionella samband inom östra Götaland men också till omgivande regioner, och då i första hand de tre storstadsområdena i Sverige. Systemanalysen för östra Götaland kompletterar de redan idag genomarbetade länsplanerna och kommer att fungera som en viktig utgångspunkt för länen i den kommande planeringen för investeringar i transportinfrastrukturen för perioden 2010-2021. Systemanalysen för östra Götaland innehåller således i detta skede inga prioriteringar eller åtgärdslistor men är ett värdefullt underlag för länens framtida samarbete samt respektive läns arbete med kommande åtgärdsplanering.

Arbetet med systemanalysen har letts av en politisk styrgrupp bestående av ordförande och vice ordförande i samtliga ingående regionförbund. Arbetet har på uppdrag av regionförbunden inledningsvis genomförts av WSP Analys & Strategi i nära samarbete med regionförbundens tjänstemän. Representerer för Vägverket och Banverket har deltagit i arbetet. En sammanfattande delrapport överlämnades till Vägverket och Banverket den 19 juni 2008. Rapporten har därefter bearbetats och kompletterats av regionförbundens medarbetare till den slutliga utformningen som överlämnas till regeringen den 30 september 2008.

Uppdragsledare vid WSP Analys & Strategi har inledningsvis varit Håkan Johansson och därefter Bengt Andersson. Kontaktpersoner vid regionförbunden har varit Kenneth Olofsson vid Region Blekinge, Helena Ervenius och Iréne Tallhage Lönn vid Regionförbundet Kalmar län, Emil Hesse vid Regionförbundet i Jönköpings län, Peter Hogla och Sven Petersson vid Regionförbundet södra Småland samt Per Sandström och Stefan Dahlskog vid Regionförbundet Östsam.

30 september 2008



## Innehåll

<b>Regional utveckling och tillväxt</b> .....	6
Regionala mål i sammanfattning .....	6
Funktionella fakta och samband .....	6
Globaliseringens inverkan för östra Götaland .....	6
Tillväxtmotorer inom östra Götaland .....	6
Tillverkningsbältet inom östra Götaland .....	7
Södra Sveriges glesbygd .....	7
Teoretiska utgångspunkter och strategiska rekommendationer .....	7
Utmaningar inom transportsystemet .....	8
<b>Analys och slutsatser</b> .....	9
Målbild för östra Götaland .....	9
Samband mellan de viktigaste kunskaps- och tillväxtnoderna .....	10
Samband mellan de viktigaste godstransportnoderna för transporter till nationella och internationella destinationer .....	10
Samband mellan de viktigaste turistområdena .....	11
Särkilda insatser för södra Sveriges glesbygd .....	11
Godstransporter .....	11
Hamnar .....	11
Kombiterminaler .....	12
Flyg .....	13
Internationella kopplingarna .....	14
<b>De viktigaste stråken för östra Götaland</b> .....	15
Redovisning av de olika stråken .....	15
<b>Kommande åtgärdsplanering</b> .....	18
Fyrstegsprincipen i analysen .....	18
Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt .....	18
Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg/bannät och fordon .....	18
Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder .....	19
Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder .....	19
Behov av satsningar på järnvägar .....	19
Behov av satsningar på vägar .....	20
Stort behov av drift, underhåll och bärighetsinsatser för hela östra Götaland .....	21
Väg och järnväg kompletterar varandra .....	21
Strategiska miljöbedömningar .....	21

# Regional utveckling och tillväxt

Den regionala systemanalysen för östra Götaland är ett underlag i planeringen för investeringar i transportinfrastrukturen under perioden 2010-2020. Systemanalysen för östra Götaland har tagits fram i ett samarbete mellan Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsmåland.

Ansatsen i den gemensamma systemanalysen har varit att komplettera de redan idag genomarbetade länsplanerna med en övergripande transport- och infrastrukturstudie för hela östra Götaland. Därmed har ett antal viktiga mellanregionala samband och stråk, som är av gemensamt intresse och som har betydelse i det kommande arbetet med de fem länens egna länsplaner, kunnat identifieras. Samtidigt ska systemanalysen fungera som ett underlag till den nationella analysen av transportsystemet och ge en mer komplett bild av östra Götalands såväl behov och brister som styrkor och utvecklingsmöjligheter.

## Regionala mål i sammanfattning

En viktig byggsten i systemanalysen för östra Götaland är de enskilda länens strategiska planerings- och utvecklingsdokument. De länsvisa dokumenten ger en god bild av de regionala prioriteringarna men, av naturliga skäl, en mindre god bild av den större skalans påverkan och betydelse. Målen i alla länsvisa dokument är konsistenta och i relativt hög utsträckning lika och samstämmiga.

**Några övergripande prioriteringar är i allt väsentligt desamma för alla länen:**

- Regionförstoringen är i huvudsak en arbetskraftsförsörjningsfråga – till förmån för det lokala och regionala näringslivet.
- Internationaliseringen, globaliseringen och den demografiska utmaningen är alla stora utmaningar.
- Hållbarhet i alla tre dimensionerna, ekonomiskt, socialt och miljömässigt, betonas som ett mål av stor betydelse.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli mer attraktiv, framförallt genom att skapa

bättre pendlingsmöjligheter och därmed stödja målet om regionförstoring.

## Funktionella fakta och samband

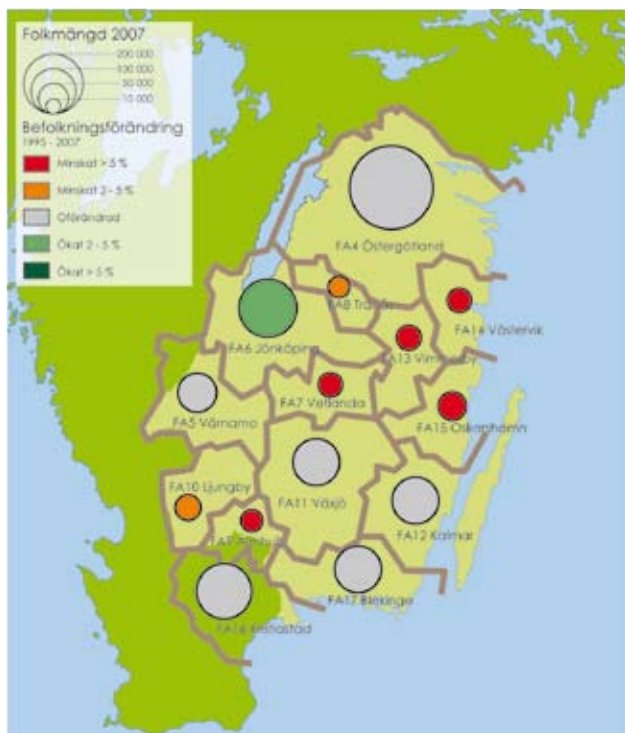
### *Globaliseringens inverkan för östra Götaland*

Den pågående globaliseringen med ökad handel med såväl varor som tjänster ställer krav på förändring och förnyelse i produktionsledet för många företag. Detta är särskilt tydligt för många företag verksamma inom tillverkningsindustrin där man idag konkurrerar med företag i Kina och övriga Asien som kan uppnå helt andra kostnadsfördelar i sin produktion. Denna utveckling kan antas fortsätta vilket ställer stora krav på att utveckla produkter och produktionsprocesser för att även fortsättningsvis kunna klara konkurrensen.

### *Tillväxtmotorer inom östra Götaland*

Sammanställning av fakta visar tydligt att det är de befolkningstäta funktionella regionerna (sk FA-regioner) inom östra Götaland som haft den bästa utvecklingen sedan mitten av 1990-talet och även förväntas få det fram till år 2020. De större FA-regionerna uppvisar generellt högre befolkningstillväxt och sysselsättningstillväxt.

Utbildningsnivån ökar generellt. Andelen högt utbildade har ökat mest inom de FA-regioner som har universitet och högskolor vilket motsvarar de områdena som nämnts ovan. Därmed kan man konstatera att FA-regionerna Östergötland, Jönköping, Växjö, Kalmar och Blekinge kan karaktäriseras som motorer inom östra Götaland. Samspelet mellan dessa motorer och sammanhängande omland, dvs centrum – periferi, är därför av stor strategisk betydelse. Detsamma gäller samspelet mellan dessa motorer och andra regioncentra; de mellanregionala sambanden.



Befolkningsstorlek i östra Götaland (cirklarnas storlek) samt befolkningsförändringar 1995-2007 (cirklarnas färggradering). Fa-regionerna Ljungby, Värnamo, Vetlanda, Vimmerby, Tranås och Oskars-

### **Tillverkningsbältet inom östra Götaland**

Branschstrukturen skiljer sig mellan de FA-regioner som ingår i östra Götaland. Ett tillverkningsbälte som spänner sig tvärs över östra Götaland går tydligt att identifiera. Detta bälte består av FA-regionerna Ljungby, Värnamo, Vetlanda, Vimmerby, Tranås och Oskarshamn. Samtliga dessa FA-regioner har en högre andel sysselsatta inom branschen Tillverkning och utvinning jämfört med övriga FA-regioner.

Norr och söder om dessa ligger större orter och regioner där den huvudsakliga tillväxten i befolkning och sysselsättning sker. Den framtida sysselsättningen inom Tillverkning och utvinning förväntas ligga kvar på ungefär dagens nivåer. Det är framförallt tjänstenärings som förutses få en bra sysselsättningstillväxt.

Inom tillverkningsbältet är det tydligt att längre arbetspendling förekommer i mindre utsträckning än i omgivande regioner vilket leder till fler och mindre FA-regioner i detta bälte.

En förklarande faktor till den lägre pendlingen inom tillverkningsbältet är att tillverkningsindustrin generellt sett har lägre utbildningsnivå jämfört med exempelvis tjänstebaserade näringar. För att underlätta och möjliggöra regionförsto-

ring och utveckling är det oerhört viktigt att tillverkningsindustrin inom östra Götalands tillverkningsbälte kan skapa kontakter och kopplingar till de FA-regioner i bl.a. östra Götaland som har universitet och högskolor.

Om dessa kontaktytor och kopplingar kan uppstå skapas förutsättningar för att företagen i tillverkningsbältet även i framtiden ska kunna genomföra de förändringar och förnyelser som i många fall kommer att vara nödvändig som följd av den fortsatta globaliseringen.

### **Södra Sveriges glesbygd**

Gränsen mellan Kalmar, Östergötland och Jönköpings län klassas som glesbygd, likaså Ölands uddar samt vissa öar i Blekinge skärgård. Att det finns ett glesbygdsområde i Småland/Östergötland med ett så nära avstånd, endast 10 mil, till Linköping/Norrköping, Sveriges fjärde största stor-stadsområde, är anmärkningsvärt. Avsaknad av funktionella transportstråk håller tillbaka utvecklingen.

### **Teoretiska utgångspunkter och strategiska rekommendationer**

Ett antal omvärldsfaktorer och teoretiska utgångspunkter kring regioner och städers utveckling och tillväxt är:

- Storstädernas betydelse för världsekonomin växer
- Stora lokala marknader ger konkurrensfördelar
- Regionens storlek spelar en viktig roll för tillväxten
- Förmågan till innovation är central

Framgången för städer och regioner påverkas starkt av den regionala kunskapsnivån, den fysiska infrastrukturen, det sociala kapital samt av impulser utifrån via inflöde av personer, kompetens och kapital.

Nationella regler och lagar som påverkar människors incitament att satsa på riskfyllda investeringar i fysiskt kapital, utbildning, nya företag, nya varor och tjänster etc. påverkar också en regions långsiktiga ekonomiska tillväxt.

I figuren nedan visas drivkrafterna bakom en regions förmåga att generera en långsiktig ekonomisk tillväxt.

Med avstamp i de teoretiska utgångspunkterna ges fyra strategiska rekommendationer om åtgärder till städer och regioner i östra Götaland för att öka utvecklings- och tillväxtpotentialen:

- Investeringar i transportinfrastrukturen
- Tillväxtorienterad fysisk planering
- Investeringar i kunskapsinfrastrukturen
- Främja entreprenörsdriven tillväxt byggd på innovationer.

## Utmaningar inom transportsystemet

Det finns inget egenvärde i infrastruktur och transporter om det inte tillgodoser behovet av tillgänglighet för människor och näringsliv. Utgångspunkten är därför kunskap om dagens person- och godstrafik samt möjligheterna och ambitionerna att anpassa infrastrukturen efter långsiktiga samhällsmål och regioners och städers utvecklingskraft. Med detta följer ett antal utmaningar för transportsystemet. Dessa kan beskrivas på lite olika sätt, för östra Götaland lyfter vi fram följande aspekter:

- Framtida efterfrågan på persontransporter och attraktiva livsmiljöer
- Ekonomisk tillväxt och näringslivets transportefterfrågan
- Långsiktigt hållbart och tillgängligt kollektivtransportsystem
- Överflyttning av gods till järnväg
- Minskade koldioxidutsläpp
- Beredskap för klimatförändringar
- Ett jämställt och tillgängligt transportsystem för alla
- Minskning av antalet skadade och dödade i trafiken



Östra Götaland har landets intensivaste godstrafik både på sjö-, bil- och tågtransporter. (Källa SOU 2007:59 Kombiterminalutredningen)

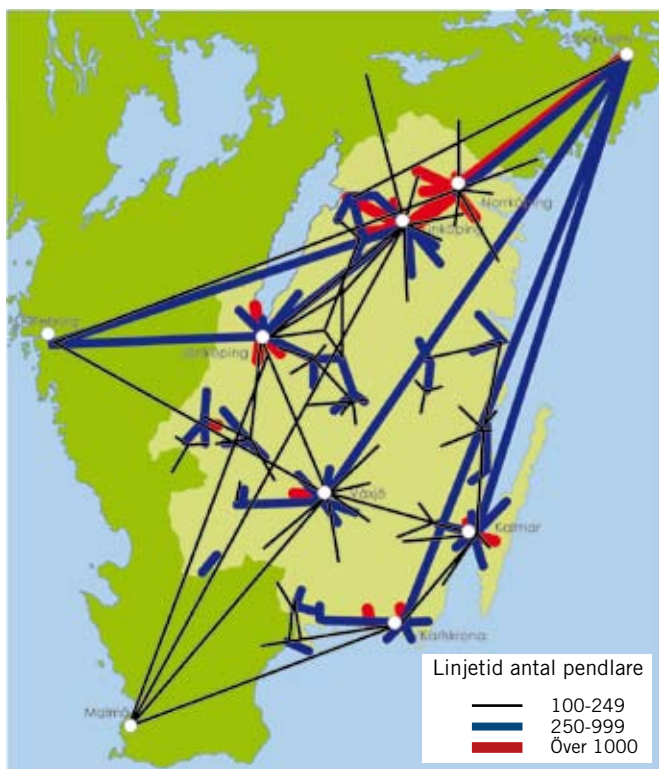


# Analys och slutsatser

Infrastrukturåtgärder är rent generellt viktiga för att upprätthålla och stärka de funktionella sambanden inom östra Götaland. Därför behövs åtgärder för drift- och underhåll, höjd bärighet samt mindre och större investeringar.

Tillväxten i befolkning och sysselsättning är koncentrerad till respektive läns största städer. Genom lokaliseringen av högskolor och universitet till dessa städer bidrar de till förnyelsen av kunskapskapitalet. För att hela regionen ska dra nytta av det behöver tillgängligheten till respektive läns största städer öka. Förutsättningarna för innovationskraft genom privat och offentligt entreprenörskap ökar därmed och med det även möjligheterna att öka den ekonomiska aktiviteten. Dessa motorer ugös genom universitet och högskolor

- Norrköping/Linköping
- Jönköping
- Växjö
- Kalmar
- Karlskrona



Arbetspendling mellan tätorter. Pendlingen är obefintlig mellan flera av universitet- och högskoleorterna, vilket bland annat beror på dåliga kommunikationer. Hela området har stor pendling mot Stockholm. Källa SCB, bearbetad av Vägverket

De större städerna har en nyckelroll i detta sammanhang. Analysarbetet understryker att denna s. k. regionförstoring och regionintensifiering är en grundläggande planeringsförutsättning.

Hur detta mönster kan utvecklas hör till stor del samman med storleken på städerna, tillgänglighet och restider samt politiska beslut som påverkar tillgängligheten. Här är inte minst framkomligheten i de större tätorterna ett växande problem när det gäller restider och tillgänglighet.

## Målbild för östra Götaland



En fortsatt regionförstoring innebär att östra Götalands utvecklingsområden vidgas och antalet arbetsmarknadsregioner minskar.

De olika länen har en fortsatt regionförstoring som mål. En gemensam bild över utvecklingsområden för att nå regionförstoring kan utmönstras. Starkt pådrivande för utvecklingen för hela östra Götaland är vad som händer inom de s.k. tillväxtmotorerna.

I det sammanhanget handlar det inte om att låsa sig tankemässigt till de framtida FA- områden som kan prognostiseras utifrån kända fakta. Utveck-

lingsområdena ska snarare betraktas som mer eller mindre tydliga områden där de funktionella sambanden fortlöpande bör utvecklas.

Det kan också ses som en signal på att det finns en tydlig politisk ambition att påverka samhällsutvecklingen i en denna riktning. En särskild fråga i detta sammanhang är utvecklingsvillkoren inom södra Sveriges glesbygd.

För att nå målet större arbetsmarknadsregioner är det särskilt viktigt att stärka sambanden inom och mellan de större FA-områdena samt att stärka tillgängligheten i den nationella och internationella geografien.

Detta genererar tillväxt som kommer hela östra Götaland till del. Infrastrukturen kommer att få en stor betydelse för förändringstakten inom dessa utvecklingsområden.

I detta sammanhang är värt att notera att bilen har sina begränsningar när det gäller att klara längre restider samt ur klimatsynpunkt. Av den anledningen blir möjligheterna att utveckla järnvägen av särskild betydelse för en utveckling mot större arbetsmarknadsregioner.

I analysarbetet har studerats behov av infrastruktur inom östra Götaland samt med omgivande regioner. Behovet att stärka stråk kopplade till tillväxtmotorerna, strategiska godsnoderna samt större besöksmål har särskilt studerats. De stråk som valts har identifierats i olika regionalekonomiska studier kring lokal och regional utveckling.

### **Samband mellan de viktigaste kunskaps- och tillväxtnoderna**

De FA-regioner som haft den starkaste utvecklingen är Östergötland, Jönköping, Växjö, Kalmar och Blekinge. För att dessa områden ska fortsätta att utvecklas är det viktigt att de funktionella sambanden mellan områdena stärks. Sambanden mellan de viktigaste tillväxtmotorerna anges genom stråk som knyter samman tillväxtmotorerna för östra Götaland.



Sambanden mellan tillväxtmotorerna i östra Götaland och sambanden mot storstadsregionerna. De markerade noderna är FA-regionerna Blekinge, Jönköping, Kalmar, Växjö och Östergötland

### **Samband mellan de viktigaste godstransportnoderna för transporter till nationella och internationella destinationer**

Utvecklingen mot mer miljövänliga och effektiva godstransporter är en viktig fråga både internationellt, nationellt och för östra Götaland. För att åstadkomma detta måste mer gods transporteras via järnväg och sjöfart. Att det finns strategiskt lokaliserade omlastningspunkter är avgörande för att ett effektivt och miljövänligt godstransportsystem ska fungera.



Sambanden mellan strategiska godsnoder i östra Götaland. De markerade noderna inom östra Götaland är terminalerna i Jönköping/Nässjö och Älmhult och hamnarna i Norrköping, Oskarshamn/ Mönsterås/Kalmar och Karlshamn/Karlskrona, samt utanför östra Götaland terminalen i Hallsberg och hamnarna i Göteborg, Halmstad, Skåne och Stockholm.

### **Samband mellan de viktigaste turistområdena**

Turism och besöksnäring är en viktig och växande sektor inom östra Götaland. Det finns både områden och specifika attraktioner som lockar många besökare.

Utvecklingen av dessa turismområden är beroende av kopplingen både till andra turistmål och till de områden där besökarna bor.



Sambanden mellan de viktigaste turistområdena i östra Götaland och kopplingen till befolkningscentra

Kartan visar ett urval av turismområden inom östra Götaland: 1 Kolmården, 2 Göta Kanal, 3 Omberg-Vadstena-Gränna-Visingsö, 4 "High Chaparral" i Hillerstorp, 5 Astrid Lindgrens värld i Vimmerby, 6 Glasriket-Möbelriket-Kalmar-Öland, 7 Blekinge kust och skärgård samt världsarvet örlogsstaden Karlskrona, 8 Tjust/Gryt.



I gränsen av Småland/Östergötland, med endast 10 mil till Linköping/Norrköping, finns Sveriges södra glesbygd. Avsaknad av funktionella transportstråk håller tillbaka utvecklingen.

### **Särskilda insatser för södra Sveriges glesbygd**

I samband med att utbyggnader, uppgradering eller andra åtgärder enligt fyrstegsprincipen görs på infrastrukturen måste övervägas hur dessa åtgärder kan påverka tillgängligheten för boende och verksamheter inom de mer glest

bebyggda delarna av östra Götaland. Det vill säga hur påverkas södra Sveriges glesbygd och dess tillgänglighet till tillväxtmotorerna i norr, söder och väster?

I de glest bebyggda områdena är beroendet av bilen mycket stort och det viktiga skogsbruket är där en basnäring. Det innebär i sin tur att inom dessa områden blir drifts- och underhållsnivåerna på det mer finmaskiga vägnätet särskilt viktiga att uppmärksamma.

Utöver drift, underhåll och bärigheter saknas ett antal uppsamlade stråk av hög standard för hela detta glesbygdsområde.

### **Godstransporter**

Det är angeläget att godstrafiken utvecklas både ur ett hållbarhets- och tillväxtperspektiv. Andelen gods som transporteras via sjöfart och järnväg måste öka. För att detta ska vara möjligt krävs både effektivare transportupplägg och utbyggnader i infrastrukturen. Satsningar på strategiska hamnar och godsterminaler tillsammans med sammankopplande stråk måste fortsätta. Detta bildar grunden för en fortsatt regional utveckling i området. Inom östra Götaland finns flera stora etablerade och planerade hamnar och terminaler med ambitioner att bli utvecklade logistikpunkter. Dessa kommer att bilda väsentliga och nödvändiga funktioner i transportinfrastrukturen inom området. Den s.k. Birgerssonska utredningen har dessutom pekat ut vissa noder i området.

### **Hamnar**

Utvecklingen och dynamiken runt södra Östersjön kräver investeringar i infrastruktur i östra Götaland. Intermodala transportlösningar som präglas av en nära och effektiv samverkan mellan alla transportslag saknas idag i stort. Satsningar måste ske på knutpunkter, främst hamnar med omgivande landinfrastruktur och kombiterminaler, för att dessa ska kunna utgöra naturliga, attraktiva och konkurrenskraftiga omlastningsplatser av varor och gods mellan väg, järnväg och hav.

## Viktiga hamnar inom östra Götaland:

**Blekinge:** Hamnarna i Blekinge visar en mycket stark utveckling. Karlshamn, som utpekad strategisk hamn, är tillsammans med samverkanshamnen Karlskrona Sveriges tredje största hamn. Trafiken på destinationer i Baltikum och Polen växer. Regeringen har till EU föreslagit att förbindelserna Karlshamn - Klaipeda och Karlskrona - Gdynia ska ingå i Motorways of the Sea-programmet.

Godstransportflödena på det anslutande vägnätet har i en studie som gjorts av Vägverket för Skåne och Blekinge, visat på väsentligt högre tillväxt än den generella godstrafikprognosen för riket (Vägverkets publikation 2006:109):

- Karlshamns Hamn (TEN-A-hamn) hanterar bulk och olja men också containrar och styckegods samt skogsprodukter. Vidare hanteras stora mängder oljeprodukter och kemikalier.
- Karlskrona Hamn /Verkohamnen (TEN-A-hamn). Hamnen har färjetrafik med Polen och hanterar främst enhetsgods via ropax-färjor.

**Småland:** Om slutförvaringen av utbränt kärnbränsle lokaliseras till Oskarshamn får det stor betydelse för Kalmar län och Oskarshamns hamn, men ställer också krav på infrastrukturen i området.

- Oskarshamns Hamn (TEN-A-hamn). Trävaruföretag och pappersmasseproducenter är de största kunderna i hamnen. Hamnen trafikeras av Gotlandstrafiken och är viktig både för turism och gods.
- Mönsterås bruk, med hamn och godshantering på väg och järnväg, motsvarar all godshantering över Stockholms hamn. Det går en lastbil var sjätte minut dygnet runt till och från Mönsterås Bruk. Det här ställer krav på framförallt bättre järnväg.

**Östergötland:** Norrköpings Hamn är en fullservicehamn och har en mycket expansiv utveckling stödd av det s.k. Norrköpingspaketet. Hamnen med tillhörande logistikområde har direkta och nära kopplingar till landets stora godstransportkorridorer och invid landets största konsumtionsområde, Stockholmsregionen.

- Norrköpings Hamn (TEN-A-hamn). Huvuddelen av det gods som hanteras över kaj består av skogsprodukter, petroleumprodukter, jordbrusprodukter samt projektlaster. Därtill hanteras etanol och produkter av rapsmetylester (RME). Här finns dessutom en av Europas största anläggningar för spannmålsexport. Kännetecknande för Norrköpings hamn är också koncentrationen av verksamhet som inte har direkt koppling till lastning över kaj, dvs hamnen drar till sig och stimulerar näringsverksamhet. Arbete pågår för att lösa kvarstående åtgärder enligt Norrköpingspaketet, dvs ny väganslutning till E 4 (Norrleden), ny spåranslutning till Södra stambanan (Kardonbanan) till Södra stambanan och breddad och fördjupad inseglingränna.

## Viktiga hamnar utanför östra Götaland:

- Göteborgs Hamn (TEN-A-hamn), Sveriges största hamn med containerberett gods, roro, olja, fordon och passagerare. Göteborg är norra Europas godsnav och en stor omlastningshamn för transitgods.
- Halmstads Hamn (TEN-A-hamn) är en fullservicehamn, med bl.a. en stor trähamn.
- Skånehamnarna, tillsammans med Blekinge, är Sveriges näst största hamnregion, nära en fjärdedel av omsättningen över kaj i svenska hamnar går via sydsvenska hamnar.

## Kombiterminaler

För att få ett effektivt och miljövänligt godstransportsystem måste godstransporterna på järnväg utvecklas. Viktiga omlastningspunkter, både längs kusten och i inlandet måste knytas ihop. Många godsbangårdar har byggts om till effektiva kombiterminaler och nya terminaler byggs ständigt. Ett nät av strategiska kombiterminaler har föreslagits i Banverkets utredning 2007, som svar på Näringsdepartementets uppdrag (N 2006/3928/TP).

## Viktiga kombiterminaler inom östra Götaland:

- Norrköping, i Norrköpings Hamn. Norrköpings hamn har en viktig funktion inte bara för sjöfart utan även som omlastningspunkt mellan väg och järnväg.

- Nässjö/Torsvik, med kopplingar till Södra stambanan, E 4, och riksvägarna 40 och 47. Kombiterminalen i Nässjö ligger strategiskt i anslutning till Södra stambanan. Genom dagliga skyttlar till bland annat Göteborg Hamn skapar terminalen effektiva transporter för företagen. Torsvik söder om Jönköping växer kraftigt med nyetableringar inom logistikområdet. Området saknar i dagsläget effektiva tågtransportlösningar. I Banverkets utredning pekas Torsvik ut som en av de platser där en ny strategisk riks-kombiterminal bör anläggas.
- Älmhult, terminalen ligger i anslutning till Södra stambanan och har i Banverkets utredning pekats ut som en av landets strategiska kombiterminaler. Terminalen är bland annat viktig för IKEA:s verksamhet i Älmhult
- I Stockaryd utmed Södra stambanan har en ny terminal etablerats i samarbete med Stora Enso.
- De ökade godstransporterna på järnväg gör att efterfrågan på terminalkapacitet ständigt ökar. I Vaggeryd, Värnamo och Alvesta har nya terminaler etablerats som ett svar på marknadens efterfrågan och nya utbyggnader planeras redan.

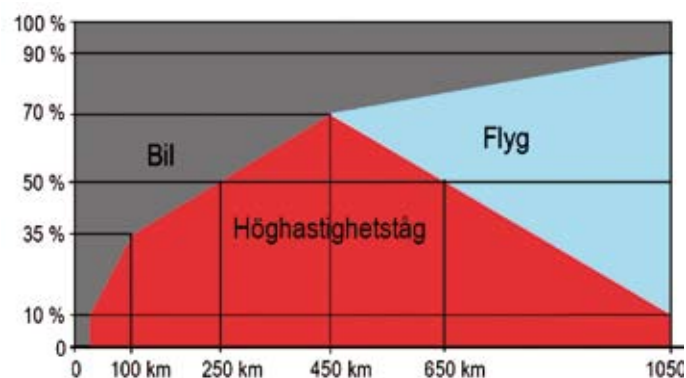
### Viktiga kombiterminaler utanför östra Götaland:

- Göteborg är en viktig godsnod inte bara för omlastningen till och från sjöfart utan fungerar även som ett nav för godstrafiken i stort.
- Malmö har med kopplingen mot kontinenten en naturlig roll som godsnav.
- Hallsberg är en strategisk godsnod där några av landets godsstråk möts.

### Flyg

De regionala och kommunala flygplatserna inom östra Götaland måste sättas in i de internationella och nationella sammanhangen. Idag fungerar flygplatserna i första hand för persontrafik men de kan även få större betydelse för utveckling av fraktflyget. Flygplatser med linjetrafik inom östra Götaland finns i Norrköping, Linköping, Jönkö-

ping, Växjö, Kalmar, Ronneby och Oskarshamn. Helt följdriktigt ligger de inom de särskilt utpekade "motorerna" inom östra Götaland.



Marknad för bil, flyg och höghastighetståg. Om snabba tågförbindelser saknas blir flyg ett alternativ vid kortare sträckor.  
Grafik: Oskar Fröidh

De fyller i huvudsak två uppgifter: att säkra snabba kontaktvägar dels till och från platser söderut i Europa och i världen, direkt eller via "hubbar", dels med Stockholm via Arlanda. Med ett attraktivt trafikutbud på dessa flygplatser fyller de följaktligen en mycket viktig funktion för utvecklingen av näringslivet i olika delar av östra Götaland.

Förutsättningarna över tiden att utveckla kommersiell linjetrafik på dessa flygplatser sammanhänger till stor del med resandeunderlag, restidsavstånd och tillgången till alternativa transportmedel. Som vidstående bild antyder finns det ett tydligt samband mellan transportsätt och resavstånd (restidsavstånd). I takt med att dessa relationer ändras påverkas också förutsättningarna för att driva kommersiell linjetrafik på flygplatser inom östra Götaland. Förutsättningarna att bedriva kommersiell linjetrafik mellan ex Östergötland och Stockholm är således betydligt mindre än mellan Blekinge eller Kalmar och Stockholm. Däremot har de uppräknade flygplatserna det gemensamt att flygbolagen av naturliga skäl i allt större utsträckning väljer "hubbar" söderut istället för Arlanda.

## Internationella kopplingarna

Sverige har en liten befolkning och begränsad ekonomi jämfört med många andra länder i Europa. Internationellt konkurrenskraftiga företag och forskningsinstitutioner är beroende av att kunna samverka och konkurrera med andra lika kvalificerade verksamheter. Svenska företag behöver rent generellt ha tillgång till effektivare transporter än konkurrenterna eftersom vi har ett avståndshandikapp till världens stora marknader.

Produktionsprocessen från råvara till färdig produkt blir alltmer uppdelad geografiskt, vilket innebär ständigt ökande krav på effektiva flödeskanaler

proaktivt för att bli ett starkt nav i det framväxande stadsnätverket runt Östersjön. Flygplatser och hamnar underlättar resande mellan regioner, men dessa person- och godsnoder behöver också välfungerande landanslutningar. Därför behövs ökad kapacitet både i väg- och järnvägssystemet som möjliggör tätare internationella förbindelser. De ovan angivna stråken för östra Götaland med tillhörande noder, terminaler och regionala flygplatser har också tydliga in- och utgångar till den internationella arenan. Föregående bild illustrerar ett antal av dessa globala transportkorridorer mellan Europa och Asien samt de Europeiska transportkorridorer som identifierats och beslutats av EU i form av EU Trans European Network (TEN).



Europeiska transportkorridorer EU TEN-T.

ler som knyter ihop den enskilda regionen med omgivningen. I takt med en ökande förädlingsgrad ökar kraven på kostnadseffektiva transportupplägg och att utbudet av transporttjänster anpassas till de varuproducerande företagens specifika logistiklösningar.

Östersjöområdet är ett av världens mest intressanta utvecklingsområden sett ur ett globalt perspektiv. Flera av Sveriges grannländer hör idag till de mer framgångsrika i OECD. De baltiska länderna, Polen och Ryssland hör till världens snabbast växande ekonomier. Flera folkrika regioner i östra och sydöstra Östersjöområdet har en mycket stor utvecklingspotential. När nya relationer skapas mellan människor på olika sidor om Östersjön återupplivas historiska kontaktnät.

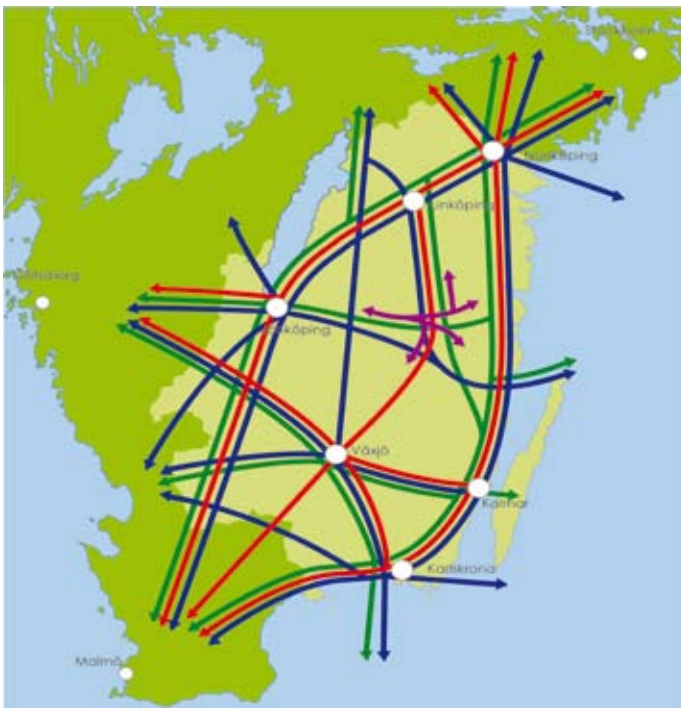
Vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar byggs ut och ekonomin förstärks i de nya medlemsländerna och i EU:s nya gränsregioner. Storstäderna blir åter knutpunkter för handel, kulturutbyte och kontakter. Östra Götaland måste också agera

# De viktigaste stråken i östra Götaland

Som ett resultat av analysen framträder ett antal stråk.

- Stråk till de viktigaste kunskaps- och tillväxtnoderna (röd)
- Stråk mellan de viktigaste godstransportnoderna för transporter till nationella och internationella destinationer (blå)
- Stråk till de viktigaste turistområdena (grön)
- Uppsamlade stråk för södra Sveriges glesbygd (lila)

Utmed dessa stråk ligger viktiga hamnar, terminaler, resecentra och regionala flygplatser. Andra stråk består av flera vägar/ järnvägar som upprätthåller de funktionella sambanden. Utifrån den samlade bilden beskrivs östra Götalands gemensamma stråk översiktligt illustrerad i nedanstående bild.



En gemensam analysbild över de viktigaste sambanden/stråken för östra Götaland.

## Redovisning av de olika stråken

**Stråk 1 (norrut)** utgörs i huvudsak av E 4 (genom hela södra Sverige), samt i nuläget: Södra stambanan och Västra stambanan (öster om Katrineholm). En stor del av väg- och järnvägsnätet inom östra Götaland är kopplade till E4 och Söd-

ra stambanan. Bankapaciteten är starkt begränsad för såväl fjärrtrafik, regionaltåg, pendeltåg och godståg vilket hämmar tillväxten och förhindrar dessutom en hållbar omställning av transportsystemet inom östra Götaland.

**Stråk 1 (söderut)** utgörs i huvudsak av E4 och Södra stambanan. I synnerhet kapacitetsbrister och flaskhalsar på Södra stambanan är ett stort hinder för mer trafik på järnväg, och orsakar kvalitetsbrister i dagens trafik. E 4 saknar fortfarande enhetlig standard.

**Stråk 2 (norrut)** utgörs på väg av E 22 med fortsättning i E4 mellan Norrköping och Stockholm, och på järnväg av Stångådalsbanan/Tjustbanan-Södra stambanan. Stråket har en funktion på såväl nationell som mellanregional som regional nivå. Kapacitetsbrister är besvärande genom Östergötland

**Stråk 2 (söderut)** utgörs av E 22, samt Blekinge Kustbana, Södra stambanan och Skånebanan. Vägen har en starkt sammanhållande funktion för utvecklingen längs hela kusten. Kapacitetsbristerna är besvärande genom Småland, Blekinge och Skåne. Regionaltågen med anknäring till Skånetrafiken har stor potential.

**Stråk 3** utgörs i huvudsak av riksväg 40 som saknar enhetlig standard. Stråket saknar i nuläget en gen järnvägsförbindelse. Järnvägstrafiken går därför i dagsläget via Falköping på Jönköpingsbanan och Västra stambanan, alternativt via Värnamo på Kust till kustbanan och Värnamo - Jönköpingsbanan. En kraftfull järnvägsförbindelse kan bara uppnås genom att bygga Götalandsbanan, som stärker utvecklingen i korridoren Stockholm-Göteborg via Norrköping, Linköping och Jönköping.

**Stråk 4** utgörs i huvudsak av riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust till kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg. Den ökade utrikeshandeln ställer successivt allt större krav på



Stråken är följande:

1. Stockholm-Östergötland-Jönköpings län-Kronobergs län-Öresund
2. Stockholm-Kalmar-Blekinge-Öresund
3. Stråk mot Göteborgsregionen
4. Stråken, Blekinge- respektive Kalmar- mot Växjö-Göteborg, alternativt Jönköping
5. Stråken Växjö-Halmstad; Blekinge-Halmstad samt Jönköping-Halmstad
6. Jönköping- Västervik/Oskarshamn
7. Stråket Växjö-Linköping
8. Stråken från Östergötland mot Mälardalen via Katrineholm och mot Örebro via Finspång
9. Stråket Bergslagen- Örebro-Blekinge
10. Stråket Örebro-Linköping-Oskarshamn
11. Stråket Växjö-Malmö/Öresund
12. Stråk från Jönköpingsregionen mot Skaraborg

vägarnas standard. Till stråk 4 räknas även riksväg 30 mellan Jönköping och Växjö.

**Stråk 5** utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt "Tvärleden" (länsvägarna 121 och 117) från Olofström till Halmstad via Lönsboda-Osby-Markaryd. Vägarna har stor betydelse för godstransporter och stärker godstransportnoder och hamnarna i området. I stråket ingår också Sydostlänken, järnvägen mellan Älmhult och Olofström med en planerad utbyggnad till Blekinge kustbana. Volvo i Olofström har Sveriges största torrhamn. 120 000 containrar transporteras per år med 14 dagliga godståg mellan Olofström och Göteborg. En utbyggd och upprustad Sydostlänk

skulle innebära kraftigt utökade möjligheter för näringslivet att utvecklas med en miljömässig hållbar inriktning på transporter.

I stråk 5 med kopplingar mot Halmstad ingår även riksväg 26 och E6 och järnvägen Halmstad – Nässjö/Jönköping samt Väst kustbanan. Det har stor betydelse för kopplingen till västkustens hamnar men även för den internationella godstrafiken och turismen.

**Stråk 6** utgörs av riksväg 33 från dels Västervik via Vimmerby till Jönköping och vidare mot Göteborg, dels av riksväg 47 mellan Oskarshamn och Vetlanda till Jönköping samt järnvägen Oskarshamn–Nässjö och Jönköpingsbanan. Vägarna har stor betydelse för godstransporter och för turismen. Stråket stärker också integrationen av arbetsmarknadsområden i inlandet med Jönköping.

**Stråk 7** utgörs tillsammans med stråk 9 och 11 den nya sträckningen av riksväg 23. Stråket knyter på ett naturligt sätt samman en rad kommuner med ett viss funktionellt samband. Stråket kopplar ihop det småländska höglandet med universitets- och tillväxtområdena Växjö och Linköping, samt övriga delar av landet via stråk 1. Stråket är särskilt viktigt för näringslivet och används för arbetspendling och godstransporter.

**Stråk 8** utgörs av riksväg 51 via Finspång, riksväg 55 "Mälardiagonalen" respektive riksväg 56 "Räta Linjen" samt Södra stambanan mot Katrineholm. Dessa vägar och järnvägar är mycket betydelsefulla för godstransporterna, men järnvägskapaciteten är starkt begränsad. Här finns även direkta kopplingar till planerad väg- och järnväg till Norrköpings hamn ("Norrköpingspaketet").

**Stråk 9** utgörs av riksväg 28, 31 och 32 från Karlskrona via Emmaboda, Vetlanda, Eksjö och Tranås till Mjölby och riksväg 50 "Bergslagsdiagonalen" via Örebro. Vägstråket är mycket betydelsefullt för godstransporter till och från E4 samt söderut mot Blekingehamnarna. Dessutom ingår järnvä-

gen ”Godsstråken genom Bergslagen” från Mjölby via Hallsberg som är utpekat som ett syd-nordligt godsstråk. Väg och järnvägskapaciteten är starkt begränsad norr om Mjölby.

**Stråk 10** utgörs av riksvägarna 23/34 och 37 från Oskarshamn via Vimmerby till Linköping samt Stångådalsbanan. Dessutom ingår riksväg 35 från Västervik till Linköping och Tjustbanan. Stråket har en avgörande betydelse för utveckling av kontakterna mellan Kalmar län och Linköping.

**Stråk 11** utgörs av riksväg 23 och Södra stambanan. Stråket har stor betydelse för Växjö och Älmhult i utvecklingen av godstransportflöden och för utveckling i ett större omland genom utbyte med Öresundsregionen.

**Stråk 12** utgörs av riksväg 26/47 och Jönköpingsbanan med koppling mot Västra stambanan. Det har framförallt stor betydelse för industrins transporter mot Västergötland och Norge.

# Kommande åtgärdsplanering

För de nationella vägarna och järnvägarna ska staten göra den slutliga åtgärdsplaneringen. Och för det regionala vägnätet gör regionerna den slutliga åtgärdsplaneringen, det vill säga länsplanen. Denna systemanalys har genomförts av fem regioner under cirka sex månader, en kort tid för denna uppgift. Det som framkommit i det gemensamma storregionala analysarbetet kommer att bli en viktig förutsättning för arbetet med respektive länsplan.

I såväl den nationella som regionala åtgärdsplaneringen kommer avvägningar att göras enligt den s.k. fyrstegsprincipen med tillhörande strategiska miljöbedömningar.

## Fyrstegsprincipen

Enligt metodbeskrivningen för uppdraget att ta fram en regional systemanalys ska de viktigaste utmaningarna anges och de tänkbara åtgärderna som föreslås bygga på en stegvis prövning genom att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipens steg:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt nät av vägar och/eller banor samt fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

För att stärka stråken behöver alla stegen i fyrstegsprincipen användas - inte minst av ekonomiska skäl. Det är därför väsentligt att åtgärder i kategorierna 1-3 ligger i linje med den långsiktiga utvecklingsstrategin för respektive stråk.

### **Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt**

Följande styrmedel är exempel på mycket kraftfulla åtgärder i steg 1:

- Samordning av bebyggelse- och trafikplanering, tex. vid lokalisering av nya verksamheter, handel och bostäder.



Möjlighet att ta med cykeln på tåget bidrar till ändat resbeteende.

- Samtliga län inom östra Götaland har höga ambitioner kring den egna kollektivtrafikens framtida utveckling
- Samordning av kollektivtrafik över länsgränser och längs strategiska stråk.
- Förändringar av trafikeringsrätterna för järnvägstrafik som innebär förbättrade förutsättningar för regional järnvägstrafik och taxesamordning
- Statens bidrag till kollektivtrafiken
- Regler för skatteavdrag för resande. Dess inverkan på reskostnaderna för den enskilde har stor inverkan genom marginalskatteeffekterna och påverkar regionförstoringens förutsättningar.
- Avgifter för den tunga trafiken.
- Andra styrmedel - ekonomiska eller legala.

### **Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg/bannät och fordon**

Åtgärder enligt steg 2 kan illustreras med följande exempel:

- Väsentligt ökade insatser i drift och underhåll samt reinvesteringar i namngivna vägar och banor så att transportkvaliteter kan höjas och garanteras. Detta är särskilt viktigt att uppmärksamma i östra Götaland, som har flera tjällossningsperioder per vintersäsong, med tanke på skogsnäringens



Drift, underhåll och bärighet är särskilt viktigt för östra Götaland.  
Foto: Kerstin Ericsson

stora betydelse, småföretagarkulturen och den allt viktigare turistnäringen.

- Effektivisering av järnvägstrafiken genom separering av persontrafik och godstrafik på järnvägen, vilket innebär en effektivisering för båda transportkategorierna.

### **Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder**

Fyrstegsprincipens tredje steg – begränsade ombyggnadsåtgärder – ska i första hand betraktas som åtgärder på vägen mot fullt utbyggda stråk.



En begränsad ombyggnadsåtgärd.

Det kan handla om förbättringar i form av mötespår och förbättrade signalsystem, anslutningar, nya busshållplatser, planskilda korsningar etc. Åtgärder för förbättrad framkomlighet i de större tätorterna är också viktiga i detta sammanhang

### **Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder**

Det fjärde steget – nyinvesteringar och större ombyggnader – är den huvudsakliga åtgärdsnivå som den regionala systemanalysen för östra Götaland

pekar mot, dvs. det som gör större positiv skillnad i utvecklingsförutsättningar för de aktuella regionerna. Åtgärder i steg ett till tre är däremot starkt påverkande och nödvändiga.

Det är generellt lättare att arbeta stegvis med vägutbyggnad jämfört med järnväg med tillhörande trafikering som kräver mer av systemlösningar. Att utveckla järnvägen inom östra Götaland är därför en strategisk utvecklingsfråga.

## **Behov av satsningar på järnvägar**

Den samhällsutveckling vi kan se förutsätter bättre möjligheter att kunna förflytta sig på längre avstånd på ett miljövänligt och snabbt sätt. Accelererad klimatpåverkan och dyrare drivmedel kan komma att ytterligare påskynda kraven på ökade järnvägsinvesteringar. Att utveckla järnvägen inom östra Götaland är därför en strategisk utvecklingsfråga.

En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem, är omodernt eller saknar viktiga järnvägs-länkar. Vi kommer att behöva bygga nytt, bygga om och rusta upp. Nedanstående järnvägsobjekt har i dagsläget identifierats som nödvändiga för att uppnå de regionala målen.

### **Götalandsbanan inklusive Ostlänken.**

Södra stambanan har idag stora kapacitetsproblem. Som ett led i utvecklingen av den snabba persontrafiken föreslås om- och nybyggnad till ny höghastighetsbana av norra delen av Södra stambanan (Ostlänken) samt Linköping-Jönköping-Göteborg (Götalandsbanan).

Utredningarna kring Ostlänken visar på mycket stora tillväxtpotentialer, miljövinster och avlastningseffekter. Studie av hela Götalandsbanan visar också att Ostlänkens potential kan växlas upp ytterligare och fördelas över ett stort influensområde. (Stråk 1 och 2 mot Stockholm samt stråk 3 mot Göteborg)

**Södra stambanan** är den nationella förbindelsen mellan Malmö och Stockholm och utgör stommen i de mellanregionala förbindelserna inom östra Götaland. Södra stambanan är landets mest trafikerade järnvägsstråk som har allt större kapacitetsproblem på hela sträckan Stockholm



– Malmö, vilket fortplantar sig till de anslutande banorna. Ombyggnader, mötesspår, nya resecenter samt åtgärder för väderstörningar (t.ex. stormarna Gudrun och Per) skulle ge stora effekter för hela östra Götaland. (Stråk 1, 2 och 11 mot Stockholm och Malmö)

**Blekinge kustbana.** Ett nytt mötesspår i kombination med Citytunneln i Malmö ger en restidvinst mellan Karlskrona och Öresundsregion på upp till 30 minuter. (Stråk 2 mot Malmö)

**Jönköpingsbanan** fungerar som länk mellan Västra och Södra stambanan och har nått kapacitetstaket för de genomgående regionaltågen mellan Tranås-Nässjö-Jönköping. Banan behöver rustas upp för ökad kapacitet (Stråk 6 och 12)

**Banan Halmstad - Värnamo-Jönköping** utgör tillsammans med Kust till kustbanan en länk mellan Jönköping och Göteborg, Blekinge samt Kalmar län och har stor betydelse för den interregionala trafiken. Banan behöver rustas upp. (Stråk 4 och 5)

**Kust till kustbanan.** Banan ingår i godsstråket mot Göteborg respektive Bergslagen samt knyter ihop Kalmar - Växjö - Karlskrona. Den i närtid planerade upprustningen av bandelen Karlskrona - Emmaboda krävs för att hela stråk 4 och 9 ska fungera. Det gäller både för kollektivresor och för ett växande transitgods via Verköhamnen. Sträckan Kalmar - Alvesta har kapacitetsproblem vilket

i första hand kan lösas med mötesspår. (Stråk 4 och 9)

**Stångådalsbanan** behöver rustas upp för att kunna utgöra en bra förbindelse mellan Kalmar och Linköping samt för inomregionala resor. En ny länk mellan Oskarshamn och Mönsterås bör byggas för att tillgodose den ökande godstrafiken från i första hand Södra Cell. (Stråk 2, 6 och 10)

**Tjustbanan** behöver byggas om för att integrera Västerviks arbetsmarknadsområde med Linköping och förbättra tillgängligheten för Åtvidaberg med Linköping. (Stråk 2 och 10.)

**Sydostlänken** är en ny bandel mellan Älmhult och Olofström för avlänkning av gods mellan Södra stambanan och Blekinge kustbana. Både Volvo och IKEA expanderar i Östeuropa och får en nära förbindelse till Karlshamns hamn. (Stråk 5)

Utbyggnad av dubbelspår **Mjölby-Motala-Hallsberg** (del av godsstråket genom Bergslagen) är av största vikt för att öka kapaciteten för godstrafiken på järnväg i hela Sverige. Samtidigt skapas förutsättningar att utveckla persontrafiken mellan Östergötland och Örebroregionen. I Östergötland kommer Östgötapendlen att förlängas till Motala så fort dubbelspåret Mjölby-Motala är klart. (Stråk 8, 9, 10)

**Kardonbanan.** En ny direktförbindelse från Södra stambanan till den nya kombiterminalen i Norrköpings hamn. Dagens anslutning är otillräcklig och den nya lösningen behövs för att underlätta trafikeringen på Södra stambanan och byggandet av Ostlänken (Stråk 1 och 8).

## Behov av satsningar på vägar

Merparten av trafikarbetet sker och kommer inom överskådlig tid att ske på vägnätet. Det framgår av redovisningen av stråken och för såväl person- som godstransporter. Det innebär också att utvecklingen av viktigare vägstråk med de tillhörande successiva förgreningarna kommer att spela en avgörande roll för kontakterna mellan de skisserade utvecklingsområdena och i synnerhet för kontakterna mellan större orter/noder och deras omland.



Genom östra Götaland går E4 och E22. Målet är mötesfri väg med minst 110 km/tim. På E4 återstår endast åtgärder vid Ljungby, medan större delen av E22 har stora brister.

behovet av drift, underhåll och förstärkning av transportsystemet inom östra Götalands hela geografi. Här finns en omfattande skogsnäring, en småföretagarkultur och en alltmer betydelsefull turistnäring.



Riksvägar i östra Götaland. På röda avsnitt är hastigheten 70 km/tim eller lägre. Det behövs stora åtgärder för att uppnå ett säkert och snabbt vägnät. Målet är mötesfri väg med minst 90km/tim.

Östra Götaland är en del av SydSams område och i total enighet har man där enats om att de viktigaste huvudstråken inom detta område är E4/Södra stambanan, E22 samt E6/Väst kustbanan. E4 och E22 intar för hela östra Götaland en särställning och utgör huvudstråk med många vägstråk som länkas till dessa vägar. Både E4 och E22 ska i hela sin längd ha en standard som medger säker 110-väg. Bristerna är störst på E22 och här finns akuta brister i alla tre kustlänen. Hastighetsstandarden idag varierar från 30 km/tim till 110 km/tim.

Utöver E4 och E22 utgör riksvägarna i östra Götaland länkar i samtliga stråk och ska således uppfylla kraven för snabba och säkra transporter. Det innebär i första hand mötesfria vägar. Behovet av standarden 1+2 eller högre får avgöras utifrån trafikbelastning. Endast ett fåtal kilometer är idag mötesseparerade och behovet av upprustning är mycket stort. Som minimikrav ska samtliga riksvägar ha en lägsta tillåten hastighet på 90 km/h.

### **Stort behov av drift, underhåll och bärighetsinsatser för hela östra Götaland**

Det är av största vikt att särskilt uppmärksam-

## **Väg och järnväg kompletterar varandra**

Analysen visar att möjligheterna att längs stråken prioritera antingen väg eller järnväg är starkt begränsade. Orsaken är i första hand kapacitetsskäl, exempelvis E4 och södra stambanan. Ofta täcker väg respektive järnväg in delvis olika marknader även om de följer ungefär samma geografiska stråk.

## **Strategiska miljöbedömningar**

På denna översiktliga systemnivå är det svårt att bedöma miljöeffekterna av att utveckla transportmöjligheterna längs stråken. Det kan otvivelaktigt finnas en konflikt mellan ambitionerna att utveckla sambanden i stråken med ökade utsläpp och störningar.

Det finns dock tydliga ställnings- taganden i systemanalysen att ge järnvägen stora möjligheter att successivt ta marknadsandelar både när det gäller person- och godstransporter. Att utveckla för- utsättningarna för godstranspor- ter och sammodalitet syftar också till att underlätta klimatanpassade godslösningar.

Naturligt är att miljöeffekterna utvärderas och följs upp i den kommande åtgärdsplaneringen. Det är dock viktigt att påpeka att utfallet av dessa bedömningar har en stark koppling till fördelning mellan olika trafikslag i ramarna för åtgärdsplaneringen och beräk- ning-arna av samhällsnyttan, dvs. vilken tyngd miljö- och klimatfrå- gan tillmäts i dessa sammanhang.



Vägnätet är bitvis hårt belastat och överflyttning av både gods- och persontrafik till järnväg på de mest trafikerade sträckorna är önskvärt.



