

Infrastruktur- och bostadsministern

## Begäran om möte med anledning av Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag- Ostlänken

Region Kalmar län har den 26 juni 2023 tagit del av Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget ”Identifiera och vidta möjliga kostnadsreducerande åtgärder för att sänka investeringskostnaden för Ostlänken, inom ramen för beslutad tillåtlighet och planerad trafikstart”.

Det är med förvåning och bestörtning resultatet av redovisningen mottages. Om Trafikverkets förslag skulle gå igenom skulle det få förödande konsekvenser. Förslaget skulle avsevärt försämra för näringslivet, möjligheter till arbetspendling och kopplingen mellan tillväxtmotorer samt möjligheten att uppnå ett sammanhållet trafiksystem, vilket i sin tur har betydelse för transporter i både freds- och krigstid.

Region Kalmar län vill på förekommen anledning med denna skrivelse uppmärksamma regeringen på att det gemensamma ansvaret för hållbar regional utveckling – som följer av den Nationella strategin – inte beaktas i Trafikverkets redovisade planering. Region Kalmar län konstaterar bristande hänsyn och en avsaknad av konsekvensanalyser i förslaget för anslutningar av regionala banor till nya Ostlänken, både vad gäller Kalmar län och Region Kalmar län som trafikhuvudman och ansvarig för den regionala utvecklingen.

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, Stångådals- och Tjustbanan, skärs av då banan inte integreras i det nya stationsläget i Linköping. Det skulle vara högst anmärkningsvärt om staten skulle godkänna en lösning där en del av det befintliga järnvägssystemet inte ansluts till en stor statlig nyinvestering för en modern järnväg. Det måste handla om att förbättra förutsättningarna för hela landet.

Kopplingen mellan tillväxtmotorerna Kalmar-Linköping skulle i och med redovisad lösning kapas av. Resenärer skulle tvingas byta till buss eller på annat sätt ta sig till nya stationsläget på stambanan för Ostlänken, vilket är en

kraftig försämring ur tillgänglighetssynpunkt. Större statliga investeringar som denna bör rimligtvis leda till förbättrade förutsättningar för utveckling i en större geografi. Det borde därför vara självklart att ansluta befintliga regionala banor till Ostlänken. I det här fallet skulle förslaget bidra till kraftigt försämrade förutsättningar för arbetspendling och därmed utveckling av Kalmar län - en del av Sverige som redan idag har stora utmaningar vad gäller tillgänglighet.

Region Kalmar län har genom åren tagit sitt ansvar vad gäller utveckling av infrastrukturen. Dels genom påverkansarbete gentemot Trafikverket avseende de regionala banornas standard, dels genom miljardinvesteringar i nya moderna och fossilfria tåg som ska trafikera banorna. Trafiken är av stor betydelse för den regionala utvecklingen. Kalmar län gjorde dessutom för ett antal år sedan en större investering, som egentligen åligger staten, i banorna.

Den redovisade lösningen innebär dessutom kraftigt ökade drifts- och investeringskostnader för trafikhuvudmännen Region Kalmar län och Region Östergötland. De besparingar staten gör i och med den lösning som Trafikverket presenterar äts på cirka 8 års sikt upp av ökade kostnader som i stället får bäras av trafikhuvudmännen och därmed av skattebetalarna i Kalmar och Östergötlands län.

Mot bakgrund av ovanstående är det nödvändigt att möta ansvarigt statsråd för en dialog om den fortsatta processen. Region Kalmar län emotser besked om ett möte i närtid.

Angelica Katsanidou (S)  
Regionstyrelsens ordförande

Karin Helmersson (C)  
Regionstyrelsens vice ordförande

Malin Sjölander (M)  
Regionstyrelsens vice ordförande

Lena Granath (V)  
regionråd

Jimmy Loord (KD)  
oppositionsråd

Martin Kirchberg (SD)  
oppositionsråd