



2025-11-12

## Tjänsteskrivelse, Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

KS 2025/1179

### Förslag till beslut

att anta yttrandet som sitt eget och översända detsamma till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

### Sammanfattning

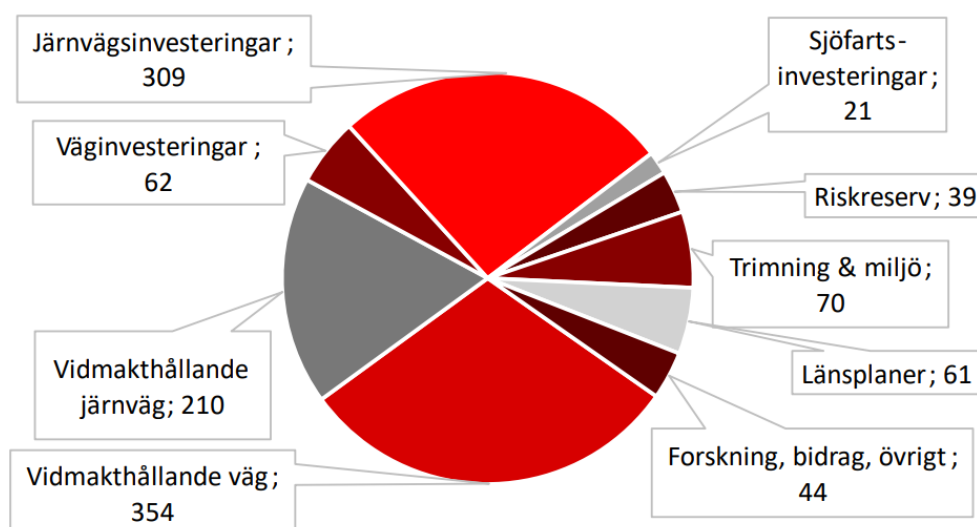
Karlshamns kommun har mottagit remissmissiv om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

### Bakgrund

Den 30 september lämnade Trafikverket över sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 till regeringen. Samtidigt skickades planen ut på remiss. Planförslaget i sin helhet finns att hämta på [www.trafikverket.se/nationellplan](http://www.trafikverket.se/nationellplan). Yttrande ska inkomma senast den 30 december 2025, Regeringen förväntas fatta beslut om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 under våren 2026.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas inom planperioden. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

Anslagna medel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå och fördelas enligt följande:



För Blekinge län och Karlshamns kommun är den mest centrala satsningen i planen Sydostlänken (Älmhult- Olofström – Karlshamn). Projektet bedöms få stor strategisk



2025-11-12

betydelse för regional utveckling, näringslivets konkurrenskraft och klimatomställning. Andra namngivna satsningar i Blekinge är ombyggnad av E22 Björketorp – Nättraby samt Mötespår och hastighetshöjning Bredåkra på Blekinge kustbana, vilka båda bidrar till stärkta pendlingsmöjligheter, tillgänglighet och förbättrad logistik i regionen.

### **Kommunens synpunkter på förslaget**

Karlshamns kommun strävar efter en god infrastruktur som binder samman kommunen med regionen och omvärlden. Pålitliga kommunikationer och en god infrastruktur är av stor betydelse för Karlshamns kommun. Med ett näringsliv som i stor utsträckning baseras på och förutsätter ett väl fungerande transportnät så är vägar, järnvägar och sjöfart avgörande för kommunens utveckling. Satsningar på ökad kapacitet längs Södra stambanan och Fehmarn bält innebär nya möjligheter för omställningen till ett hållbart resande. Det är då viktigt att anslutningarna från Sydöstra Sverige lyftas till samma nivå som andra regioner i Sverige.

### Sydostlänken

Regeringen beslutade i februari 2025 att Sydostlänken får förberedas för byggstart. Projektet skapar en bättre funktionalitet i det nationella transportsystemet på järnvägen, behovet av vägtransporter minskar och hårt belastade sträckor på Södra stambanan och Skånebanan avlastas. Genom Sydostlänken skapas en miljövänlig direktförbindelse mellan Blekinge, Småland och södra Sverige vilket innebär kortare restider för gods- och persontransporter som gör det enklare för företag och invånare att resa mellan regionerna. Sydostlänken kommer öppna upp för nya transportvägar inom svensk basindustri, samtidigt skapas möjligheten för Sverige att ta emot ökade godsflöden från Europa och Asien. Då befintlig järnvägsinfrastruktur idag inte är dimensionerad för industrins behov i Blekinge och intilliggande regioner finns en risk att företag kan komma att se alternativa etablerings- eller produktionsorter som möjliga om inte järnvägsförbindelserna förbättras. Upprustning och byggnation av Sydostlänken är alltså en förutsättning för utveckling i regionen och i södra Sverige.

Lika viktigt som att projektet Sydostlänken genomförs är att det genomförs i den omfattning som behövs för att de förväntade nyttorna ska uppstå. Då de redovisade kostnaderna i den samhällsekonomiska bedömningen för projektet inte stämmer överens med projektets kostnader som redovisas i *Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*, finns anledning att ifrågasätta om det är flera delar, förutom det redan bortprioriterade triangelspåret i Älmhult, som har prioriterats bort och i så fall vilka konsekvenser detta kan få för effekten av projektet.

Kommunen vill även poängtera att det är av yttersta vikt att de åtgärder som planeras på och i anslutning till Älmhults bangård till följd av uteblivet triangelspår på densamma finansieras inom planperioden för att inte riskera negativ påverkan på den samhällsutveckling och transporteffektivitet som Sydostlänken som helhet väntas bidra till. Projektet riskerar annars att inte bli den avlastning eller länk som den avsetts vara för såväl, samhälle, personer, näringsliv eller försvar.

Kommunen anser också att Sydostlänken bör byggas med ERTMS vilket också motiveras genom att Sydostlänken, som kommunen förordar, lyfts till TEN-T:s övergripande nätverk.



2025-11-12

### TEN-T nätet

Beskrivningen av de blekingska hamnarna är i planförslaget väldigt blygsam, det bör tydliggöras vilken nationell nytta Blekinges hamnar tillför. Blekinge är ett viktigt nationellt transitlän där en ytterst liten del av det totala godset som passerar länet har slutdestination i Blekinge. Karlshamns hamn och Karlskrona hamn/Baltic port är delar i TEN-T:s övergripande nätverk. Via Motorvägar till sjöss, kopplade till hamnarna i Litauen och Polen, är sjötransporterna en del i det prioriterade stomnätet. Idag utgör hamnarna lösa ändrar i TEN-T nätverket då koppling vidare in i Sverige saknas. Karlshamn kommun ser det som angeläget att Trafikverket lyfter till Regeringen att Sydostlänken lyfts till TEN-T Comprehensive network. Detta som ett sätt att stärka hamnen som port mot Europa, skapa koppling från hamnen vidare in i Sverige via järnväg samt knyta an till Scan Med korridoren i Sverige. Kommunen anser också att det är rimligt att staten tar ett ansvar för att underhålla och utveckla väginfrastrukturen mellan Karlshamns hamn och E22, då stråket kan ses som en del ingående i TEN-T nätet.

Karlshamns kommun vill ur ett utvecklingsperspektiv lyfta vikten av att stärka infrastrukturen till, från och kring Ronneby airport som en naturlig koppling och viktig länk lokalt och nationellt. Flygplatsen är idag en del av TEN-T nätverket och dess utveckling för Karlshamns kommun såväl som för hela regionen är betydande. Försvarmaktens närvaro och intressen i området förstärker flygplatsens status ytterligare.

### Blekinge kustbana

Blekinge kustbana är ett viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen samt Stockholm. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet, i Blekinge finns ett regionalt mål om att stärka upp järnvägen och korta ner restiden mellan Karlskrona och Malmö. En av flera avgörande investeringar är den, i planförslaget, namngivna åtgärden som avser mötesspår vid Bredåkra samt hastighetshöjande åtgärder längs banan. För att möjliggöra ett framtida stationsområde i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport är det av stor vikt att mötesspår placeras så att detta möjliggörs.

Karlshamn kommun ser det som nödvändigt att arbeta vidare med hastighetshöjande åtgärder längs kustbanan men vill samtidigt poängtera vikten av att även fortsättningsvis ha ett stopp vid stationen i Mörrum.

### E22

E22 är den största och enskilt viktigaste vägen genom Blekinge, den är central i kommunens och landets möjligheter för såväl långväga gods- och persontransporter som för arbetspendling och turistresor. I förslaget till nationell plan prioriteras utbyggnad till bärighetsklass BK4 för tyngre lastbilar, kommunen betonar vikten av att E22 behöver prioriteras i denna satsning med hänsyn till dess betydelse för näringslivet, godstransporter och totalförsvaret.

Den, i planförslaget, namngivna åtgärd gällande ombyggnad mellan Ronneby Ö och Nättraby ser kommunen som mycket positiv då sträckan idag har ett trafikflöde nära kapacitetstaket samt ofta förekommande störningar på sträckan.



2025-11-12

### Trafikverkets fördelning och värdering

E22, Blekinge kustbana och Sydostlänken har en avgörande inverkan på länets utveckling. År 2023 var Blekinge det näst största länet sett till regional varuexport per capita 2023 med en ökning på 113 procent sedan 2013 enligt kommerskollegium.

De senaste åren har en väldigt liten del av Trafikverkets budget i nationell plan investerats i Blekinge län i jämförelse med flera andra regioner i landet, såsom västra Götaland och stockholmsregionen med flera, detta även om man justerar för befolkningsunderlag. Om budgetfördelning fortsätter enligt samma modell riskeras att investeringar endast fokuseras till de redan befolkningstäta områdena i landet och därmed missas de viktiga noder och stråk som resten av landets näringsliv och befolkning behöver. Detta skapar sedermera en negativ spiral där låga investeringar leder till sämre tillgänglighet vilket i sin tur bidrar till en ännu större negativ påverkan på utvecklingen, som sedan leder till ytterligare minskat befolkningsunderlag och investeringar. Det saknas en analys av hur uteblivna stambanor och infrastrukturkopplingar påverkar samhällsutvecklingen i regionen. Att endast fokusera på befintlig befolkning medför att möjligheten till tillväxt och perspektiv på utveckling försämras. Detta gör att det svenska transportsystemet inte driver samhällsutvecklingen på ett effektivt och framåtsyftande sätt.

I planen beskrivs sydostlänken som olönsam enligt modellen *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK)*. Utifrån resultatet enligt denna modell fokuserar underlaget därför på det som kan anses mest samhällsekonomiskt lönsamt enligt modellens beräkningar. Den största vinsten i analyserna kan man se i restidsvinster för persontrafik, ökad trafik och högre hastigheter. Även värdet för persontrafik på järnväg överstiger det för gods. Ser vi sedan vidare till varuvärdet av det som transporteras är investeringar i det statliga väg- och järnvägsnätet i södra delen av landet gravt underrepresenterat gällande utvecklingsinvesteringar i jämförelse med norra och mellersta Sverige. Det blir alltså ett tydligt glapp mellan nyttoutvecklingen per krona och projektavgränsningarna kontra tillväxt och produktivitet.

### **Beaktan av barnperspektivet**

Beslutet bedöms inte påverka barn, varken direkt eller indirekt i förhållande till vad barnkonventionen föreskriver gällande barns rättigheter.

### **Beslutsunderlag**

- Infrastrukturstrateg Frida Stålebjers tjänsteskrivelse, daterad 2025-11-12
- Remissmissiv – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 – Huvudrapport daterad 2025-09-30
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 – Planen i korthet daterad 2025-09-30



2025-11-12

**Beslutet skickas till**

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Daniel Wäppling, kommundirektör

Christina Svensson, biträdande kommundirektör

Frida Stålebjör, Infrastrukturstrateg

Anna Martinsson, Näringslivsutvecklare

Anna Lyggemark, Planarkitekt

Frida Stålebjör

Infrastrukturstrateg