



Kommunledningsförvaltningen

Sara Eriksson

Sara.eriksson1@kristinehamn.se

Yttrande – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Allmänt om förslaget

Kristinehamn kommun har tagit del av Trafikverkets remissförslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Kristinehamns kommun anser att inriktningsunderlaget är välarbetat och tydlig i sin utformning, de synpunkter kommunen framför gäller i huvudsak godstransporter med fokus på förutsättningar för sjöfart och järnväg.

Kristinehamns kommuns synpunkter

Inlandsbanan

Kristinehamns kommun ser negativt på att Inlandsbanan nedprioriteras i Trafikverkets planförslag. I det nuvarande förslaget föreslås att driftsbidraget för att förvalta järnvägen minskas kraftigt, samtidigt som inga medel tilldelas för upprustning av Inlandsbanan. Detta trots en ökande efterfrågan på transporter, en markant uppgång i godstrafik och den viktiga roll Inlandsbanan har för att avlasta det övriga järnvägsnätet vid störningar samt möjlighet till planerad omledning vid arbeten på Trafikverkets anläggningar. För att kunna genomföra erforderlig drift och underhåll av Inlandsbanan med mål att kunna vidmakthålla dagens standard enligt de användarorienterade prestandamålen instämmer Kristinehamns kommun med Inlandsbanan AB att driftsbidraget bör minst utgå från dagens nivå och avse de kostnader som föreligger motsvarande bantyp 5 som Trafikverket förvaltar. År 2025 var driftsbidraget 266 miljoner kronor. Trafikverkets planförslag skulle innebära en reduktion på 100 miljoner för driftsbidraget och utan årlig indexuppräkning.

Med hänsyn till totalförsvarets behov av robust infrastruktur vid störningar, kriser eller planerade avbrott är det av stor vikt att alternativa järnvägsförbindelser finns tillgängliga och är fullt funktionsdugliga. Inlandsbanan spelar en viktig roll för målet om ett robust transportsystem i Sverige.

Södra inlandsbanan

Kristinehamns kommun vill i detta sammanhang även lyfta det arbete som pågår tillsammans med kommunerna längs Södra inlandsbanan, där potentialen för en upprustning och återöppning av järnvägssträckan Mora–Kristinehamn kartläggs. Arbetet resulterar i en rapport som beskriver kommunernas gemensamma vision för Inlandsbanan.

I rapporten framförs flera argument för en funktionell och väl fungerande järnvägsförbindelse mellan Kristinehamn och Gällivare. Bland annat lyfts Inlandsbanans konkurrenskraft som transportalternativ, då den löper genom ett stråk av rika naturtillgångar som utgör en viktig del av Sveriges attraktionskraft. Det framhålls också att förbättrade transportmöjligheter kan stärka glesbefolkade orter i mellersta och norra Sverige och gynna företagsetableringar i området. En upprustning av Inlandsbanan, i kombination med effektiva logistiklösningar såsom omlastning till båt via Vänerhamn, kan ytterligare öka dess konkurrenskraft.

Det finns en omfattande mängd gods som idag transporteras med lastbil i anslutning till södra Inlandsbanan som med relativt små medel lika gärna skulle kunna flyttas över till järnväg och även eventuellt sjöfart via Vänern. Det behövs i detta fall upprustning av bana, lastplatser samt bättre aktörsamverkan inom transportkedjan lastbil, järnväg och eventuellt sjöfart. Vänersjöfarten är för okänd idag. En sådan överflyttning skulle kunna avlasta en stor del av den kapacitetsbrist som prognostiseras till exempel på bägge sidor av Vänern, såsom Västra stambanan och Bergslagsbanan/Vänerbanan.

Kommunen anser därför att dessa aspekter bör beaktas. Hela Inlandsbanan, inklusive dess bibanor, bör ses som ett sammanhållet system ur ett dual use-perspektiv, där en fungerande förbindelse mellan Kristinehamn och Gällivare är central. Trafikverkets basprognos för 2045 visar dessutom kapacitetsbrister på flera viktiga anslutande sträckor i den södra delen. Här blir den södra Inlandsbanan viktig för ett effektivt kapacitetsutnyttjande och för att stärka Sveriges exportmöjligheter. Flera näringslivsaktörer pekar också på att dagens kapacitetsbrister i transportsystemet begränsar deras möjligheter att växa.

Dubbelspår Kil–Karlstad–Kristinehamn

Kristinehamns kommun ser negativt på att Trafikverket inte heller i denna planomgång föreslår att dubbelspår byggs mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn. Dubbelspåret har i flera av Trafikverkets egna utredningar identifierats som en nödvändig åtgärd för att minska de allvarliga kapacitetsbristerna på sträckan. Enligt Trafikverket är detta sedan länge Sveriges mest belastade enkelspår för både gods- och persontrafik (SEB JVA 2299), och efterfrågan på tåglägen överstiger redan tillgänglig kapacitet. Bristen på dubbelspår begränsar därmed möjligheterna att öka transportererna för såväl person- som godstrafik och riskerar att hämma den regionala utvecklingen samt effektiviteten i hela det nationella transportsystemet.

Dubbelspåret är även utpekad som en av de första åtgärderna som krävs för att få till en bättre järnvägstrafik mellan Oslo och Stockholm i flera olika utredningar, bland annat åtgärdsvalsstudien för stråket Oslo-Stockholm (2017) samt efterföljande fördjupade utredningar som Trafikverket genomfört.

Oslo- Stockholm 2.55

Kristinehamns kommun ställer sig bakom flera av Oslo – Stockholm 2,55 synpunkter. Gränsöverskridande infrastruktur blir sällan högt prioriterad i nationell planering. Mellan Sverige och Norge är det övertydligt. Samtliga järnvägskopplingar mellan våra länder har idag stora brister, trots att Norge är extremt viktigt för vår handel och ekonomi. Samtidigt har Oslo-Stockholm en unik potential för att stärka Sveriges och Norges konkurrenskraft och försvarsförmåga. I stråket finns stora befolkningscentra, flera universitet och många av Sveriges stora exportföretag samt en stor del av svensk försvarsindustri som expanderar kraftigt nu. Ett utvecklat stråk mellan våra huvudstäder skulle stärka våra länder, våra huvudstadsregioner, gränsregioner och hela Mellansverige.

Mulighetsstudien som levererades av Trafikverket och Jernbanedirektoratet i oktober 2022, rekommenderade att en ny gräns bana bör utredas vidare med hänvisning till stora resenärs och klimatnyttor. Till det har stråkets betydelse för försvar och försvarsindustri nu blivit uppenbar. Vi menar att Trafikverk utredningsförslag från Mulighetsstudien borde funnits med i förslaget till NTP. Att Stockholm-Oslo nämns som intressant för OPS räcker inte. En stor brist i förslaget till NTP är avsaknad av förståelse för att OPS kräver en annan syn på planering, där den fysiska planeringen ger underlag till den ekonomiska och inte som idag, den ekonomiska planeringen blockerar den fysiska.

Vi ser positivt på hur regeringen givit direktiv till Trafikverket och tillsatt utredningar om alternativ finansiering. Oslo – Stockholm 2.55 har kanske mer än något annat infrastrukturprojekt konkret visat på stråkets kommersiella potential, omfattande utredningar har levererats som visar hur stråket skulle kunna genomföras, finansieras och betalas. Slutsatser som bekräftats av stora näringslivsaktörer. Kristinehamns kommun precis som Oslo- Stockholm 2,55 anser att Sverige och Norge bör ingå ett samförståndsavtal (motsvarande det engelska Memorandum of Understanding (MoU), där länderna formaliserar en gemensam vilja, skapar ramar för hur vi ska gå vidare och underlätta för framtida bindande avtal om till exempel finansiering. Men en öppning för alternativ finansiering kräver också en förändrad planprocess, och en lokaliseringstudie över gränsen är nödvändig för att tydliggöra förutsättningarna.

Kristinehamns kommun ifrågasätter även i vilken mån man tagit hänsyn till bristerna i stråkets nuvarande funktionalitet i prioriteringen av åtgärder. Det är inte bara eftersatt underhåll som skapar problem. Små åtgärder som skulle göra stor nytta i stråket redan nu, saknas nästan helt i förslaget till NTP. Inte ens de lönsamma åtgärderna i Hovsta (124 mkr) och Arboga (245 mkr) som adresserar problemen på Mäljarbanan prioriteras.

Delsträckorna Mäljarbanan, Nobelbanan och Gränsbanan saknar också utrymme i planen, där inte minst Nobelbanan på initiativ av bolaget och dess ägare har inlett en lokaliseringstudie i egen regi för att skapa framdrift och pröva nya metoder i frågan. Här har bolagets ägarkommuner och -regioner visat på stor initiativförmåga och ambition genom att inleda detta arbete för att skapa framdrift.

Sjöfart & Slussarna i Trollhättan kanal

Kristinehamns kommun ställer sig positiva till att projektet för utbyte av slussarna i Trollhättan kanal fortsatt är inkluderade i planen, men ser negativt på att de följdinvesteringar som angavs i avsiktsförklaringen i början av 2025 inte har tagits med i planen utan enbart omnämns som övervägda. För att nå önskade effekter av slussinvesteringen och för Vänersjöfartens utveckling behövs en rad ytterligare åtgärder i Göta Älv, samt i Väneren och dess hamnar. Farleder och hamnanläggningar behöver anpassas för större fartyg, så kallade Nya Vänermax. Genom de identifierade följdinvesteringarna i farleden mellan Göteborg och till hamnarna i Väneren, utöver pågående slussprojekt, kan större fartyg nyttja farleden. Större fartyg ger förutsättningar att sänka transportkostnaderna per ton och därmed öka sjöfartens konkurrenskraft. Mer godstransporter till sjöss är med och bidrar till en minskad trängsel på väg och järnväg och därmed även till minskad miljöpåverkan. Följdinvesteringarna är en nödvändighet för att få de önskade effekterna av större fartyg och överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö.

Kristinehamns kommun instämmer med Vänersamarbetets poängtering om vikten av att hamnarnas roll i infrastrukturplaneringen synliggörs. Detta är ett område som är tydligt prioriterat i Trafikverkets underlagsrapport om sjöfart. Här betonas också betydelsen av de mindre hamnarna i Sverige och vikten av att ha ett stort nätverk av hamnar i Sverige, särskilt för det regionala näringslivet. Här lyfts bl. a hamnarna i Väneren som betydelsefulla

för industrin i Vänerområdet (ärendenummer TRV 2023/70321). Kommunen samt Vänersamarbetet delar denna slutsats, men vill även påpeka att de mindre hamnarna inte enbart är till nytta för det regionala näringslivet, utan bidrar också till en avlastning av väg och järnväg i stora delar av Sverige. De allmänna hamnarna i Vänerområdet utgör ca 12% av Sveriges 54 hamnar och är strategiskt placerade både ur ett logistik- och försvarsperspektiv. Investeringar i hamnar är en väsentlig förutsättning för att stärka svensk sjöfart, öka konkurrenskraften och bidra till överflyttning av gods från bl. a väg till sjö. Det finns kapacitet att frakta gods via sjöfarten och en överflyttning kan som nämnts avlasta stora delar av väg- och järnvägsnätet, särskilt i de mellersta och södra delarna av Sverige. Det krävs dock att den statliga investeringsgraden i infrastruktur som gynnar sjöfart ökar.

Därtill bör Hamnarna och sjöfarten även ses som en del av den beredskapsviktiga infrastrukturen och bli en tydlig del av beredskaps- och kontinuitetsplaneringen för de båda beredskapsmyndigheterna Trafikverket och Sjöfartsverket. Vänersjöfarten är ett exempel på infrastruktur som kan spela en stor roll i totalförsvaret med sitt strategiska läge, i synnerhet för civilt försvar och resilienta transportsystem. Sjöfarten i denna del av Sverige kan täcka stora delar av inlandet i Mellansverige för både person, materiel- och godstransporter, avlasta väg och järnväg samt vara en nyckelfaktor även i nord-sydlig riktning på transporter.

Kristinehamns kommun ställer sig även bakom Vänersamarbetets önskemål om en långsiktig statlig finansiering av investeringar i de mindre hamnarna. Dessa hamnar utgör en viktig del av intermodaliteten och har stor socioekonomisk betydelse för svensk industri samt kan dessutom fungera som en del av beredskapsinfrastrukturen.

Utöver investeringar i anläggningar är även de ekonomiska förutsättningarna för sjöfarten avgörande. Dagens nivåer på lots- och farledsavgifter är alltför höga och minimerar sjöfartens roll i transportkedjan, det är helt enkelt för dyrt för varuköparna att välja sjöfarten för att transportera sitt gods. Här behöver staten kliva in och införa lättnader för insjöfarten. Sjöfartsverket är ett vinstdrivande organ som finansierar sin verksamhet tack vare avgiftssystemen, vilket blir negativt för fartygen jämfört mot tex lastbilstrafiken som idag kan nyttja vägar som man inte behöver betala för. Då staten dessutom inför mål om fossilfria transporter mot 2045 samt mål om gods som ska flyttas från väg till sjöfart och järnväg blir detta kontraproduktivt. Det värmländska väg- och järnvägsnätet har dessutom redan idag kapacitetsbrister jämfört med vattenvägarna.

Otydliga principer för järnvägsinvesteringar och hantering av totalförsvarets infrastrukturbehov

Kristinehamns kommun vill i detta sammanhang efterfråga en tydligare redogörelse kring de principer som ligger till grund för prioriteringar inom järnvägsinvesteringar. Kommunen upplever att det i vissa fall kan vara otydligt vilka överväganden som görs vid prioritering mellan olika åtgärder och orter, och vilka faktorer som väger tyngst i beslutsprocessen.

Kristinehamns kommun önskar ett klagörande kring hur Totalförsvarets behov av infrastruktur ska hanteras och finansieras. I dag råder betydande oklarheter kring hur dessa behov beaktas i planerings- och prioriteringsprocessen, särskilt i de fall där civil och militär användning sammanfaller, så kallad *dual use*. Även om finansieringen av försvarsrelaterade investeringar inte är avsedd att belasta den nationella transportplanen (NTP), är det av största vikt att staten tydligt redovisar hur ansvarsfördelning, samordning och finansiering är tänkta att fungera i praktiken. Detta eftersom både kommuner och regioner i hög grad kommer att beröras av dessa investeringar, såväl planeringsmässigt som ekonomiskt.

En ökad transparens kring principer för prioritering samt en tydlig modell för hur försvarsrelaterade infrastrukturbehov integreras i den civila planeringen skulle bidra till bättre samordning, effektivare resursanvändning och långsiktigt hållbara beslut.

Ann-Sofie
Vennerstrand
Kommundirektör

Kalle Alexandersson
Samhällsplaneringschef

Sara Eriksson
Samhällsplanerare