

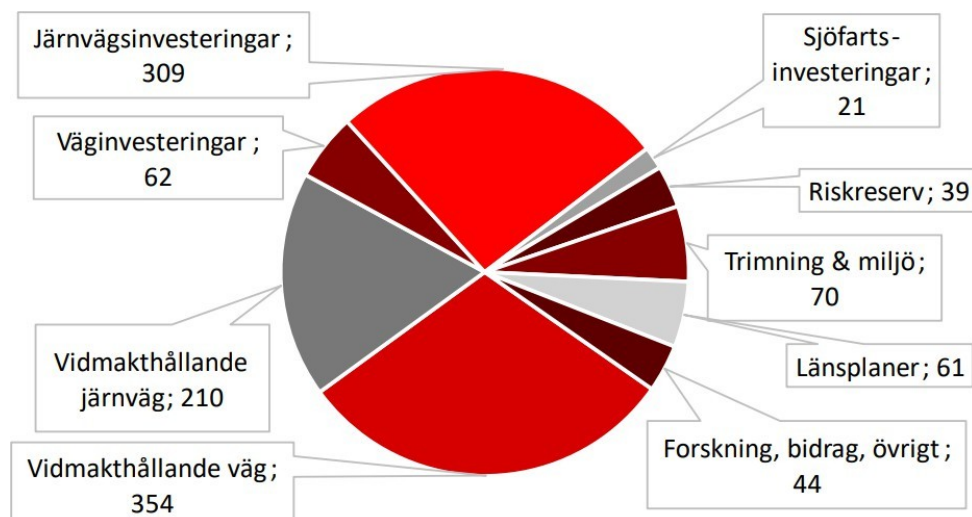
Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037

Bakgrund

Den 30 september lämnade Trafikverket över sitt förslag till nationell transportplan 2026 – 2037 till regeringen. Samtidigt skickades planen ut på remiss.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037 har tagits fram på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart.

Medlen på totalt 1171 miljarder kr ska fördelas enligt följande:



Nytt för planen är att det finns årtal satta för när underhållsskulden för väg- och järnväg ska vara åtgärdade. För väg till ska det eftersatta underhållet vara åtgärdat till 2037 och för järnvägen är det året 2050.

Åtgärder i Blekinge viktiga för Sverige

Infrastrukturen i Blekinge är grunden för mobiliteten i länet och länets närhet till grannregioner, målpunkter i övriga Sverige och kontinenten. Möjligheterna att pendla till studier och arbete är avgörande vid företagsetableringar och därmed även för valet att flytta till Blekinge. Bra väg- och järnvägsförbindelser minskar även behovet av att flytta från länet som kan erbjuda prisvärda och attraktiva boendemiljöer. Dagens tre arbetsmarknadsregioner i ett litet län som Blekinge med enbart fem kommuner visar hur bristfälliga restider skapar utmaningar som växande regioner inte har. En uppdaterad infrastruktur med borttagna flaskhalsar på E22 och en modern snabb järnväg gör Blekinge till en förstorad arbetsmarknadsregion. Kortare restider är avgörande för länets utveckling.

Blekinge är ett allt viktigare transitlän till övriga Sverige där hamnarnas betydelse ökar i takt med handeln med östra Europa och Asien. Satsningarna på ökad kapacitet längs Södra

stambanan och Fehmarn bält innebär nya möjligheter för omställningen till ett hållbart resande. Men då måste anslutningarna från Sydöstra Sverige lyftas till samma nivå som andra regioner i Sverige. Blekinge Kustbana är en av Sveriges krokigaste järnvägar (20 % länge körsträcka än E22) i ett av landets mest tätbefolkade områden utanför storstäderna. Blekinges städer ligger i ett pärlband längs kusten. Satsningar på infrastrukturen i Blekinge ger nytta för näringslivet i hela södra Sverige.

Ronneby Airport mitt i länet har under flera år varit och är den flygplats i Sydöstra delen av Sverige som har flest resenärer inrikes varför infrastruktur som skapar bra tillgänglighet är viktig.

Region Blekinges synpunkter

Som länsplaneupprättare är Region Blekinge remissinstans och ges således möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets planförslag. Svaret är i linje med det svar som Regionsamverkan Sydsverige tagit fram och följer det svar som Region Blekinge lämnade på Trafikverkets inriktningsunderlag som presenterades 2023.

Region Blekinge kan konstatera att planförslaget inte fullt ut svarar mot de behov som finns i sydöstra Sverige för att bygga ett sammanhållet transportsystem som håller för framtiden. Kollektivtrafikens betydelse nämns, men ges inte den roll som krävs för att fungera som en sammanbindande struktur för arbetsmarknad, klimatmål och regional tillgänglighet. Ett hållbart resande förutsätter starkare stationer, bättre kopplingar och ett mer robust nät för anslutande trafik. Det behöver därför framgå tydligare att kollektivtrafiken är en grundläggande del av infrastrukturen, inte en sidoordnad funktion till väg- och järnvägsinvesteringar.

Samma brist i tyngd märks i beskrivningen av Blekinge kustbana. De åtgärder som föreslås visar att behovet är erkänt, men ligger inte på en nivå som motsvarar de faktiska utmaningarna. Restiderna är för långa. Kapaciteten är för låg. Störningskänsligheten är för stor. Fler människor pendlar och fler företag är beroende av fungerande transporter än tidigare och en modern kustbana är avgörande för att regionens utveckling inte ska hämmas. En långsiktig inriktning behövs där både kapacitet och sträckning ses över, inklusive fler linjerätningar, för att Blekinge ska kunna följa med i utvecklingen i övriga landet.

Det är också problematiskt att flaskhalsen mellan Växjö och Alvesta lämnas olöst. Enkelspåret begränsar både gods- och persontrafik och försämrar Blekinges koppling till Södra stambanan. Det innebär sämre tillgänglighet, svagare konkurrenskraft och lägre klimatnytta än vad som annars vore möjligt. En förstärkning av denna sträcka är nödvändig om sydöstra Sverige ska fungera som en integrerad del av det nationella transportmönstret. Staten bör därför slå fast en tydlig inriktning för hela Kust till kustbanans utveckling.

Till detta kommer behovet av att säkerställa att civila transporter inte trängs undan av det växande försvarsintresset i regionen. Blekinges militära roll är av stor betydelse, men ett samhälle fungerar inte utan fungerande vardagsresor, tillgång till arbete och studier och en kollektivtrafik som klarar efterfrågan. Vardagsinfrastrukturen är en del av samhällets motståndskraft. Det är därför nödvändigt att den nationella planen tydligt visar hur civila och militära behov ska balanseras och hur kapaciteten ska räcka till för båda.

Förskjutningar och kostnadsökningar av objekt i gällande nationell plan

Region Blekinge ser att utfallet med flera viktiga objekt i länet ligger kvar som Sydostlänken,

E22 Björketorp-Nättraby och Blekinge Kustbana mötesspår/kapacitetsåtgärder. Vi ser samtidigt att flera för länet viktiga investeringar som ligger utanför länsgränsen har utgått, minskat i omfattning eller fått lägre prioritering.

- Dubbelspår Kristianstad-Hässleholm (finns med sent och föreslås finansieras med intäkter från Öresundsbron)
- Dubbelspår Alvesta -Växjö (utgått pga förändrad lönsamhet)
- E22 Förbifart Bergkvara med oklart startdatum (ligger sent i planen) samt E22 Gladhammar – Verkeback som inte finns med
- Stationsombyggnad Emmaboda på Kust-till Kustbanan (finns inte med men skulle kunna vara en åtgärd under 150 Mkr)

Utöver de namngivna objekten så har Trafikverket lyft omfattande åtgärder på att förbättra det statliga vägnätet till BK4 vilket i sin tur påverkar anslutningarna till det kommunala vägnätet. Det kommunala vägnätet ansluter till strategiska noder som exempelvis hamnar och stora industrier. Betydande kostnader lyfts till kommunerna för att säkerställa att flaskhalsarna i den sista länken byggs bort. För att kommunerna ska kunna lösa det behövs statliga bidrag för att säkerställa bärighet på den sista länken mellan de statliga vägarna och viktiga målpunkter i det kommunala vägnätet.

Anslutningar till hamnar bör vara en nationell angelägenhet så dessa bör ingå som en del i det nationella vägnätet.

Regionsamverkan Sydsverige har under den nya planomgången enats om ett antal viktiga prioriteringar i den sydsvenska infrastrukturen som saknas. Det är dels investeringar som kopplar till Fehmarn-Bält som kommer ändra logistik och försörjningskedjor. Det ställer ökade krav på att bygga bort flaskhalsar på Södra stambanan, Västkustbanan och genom Öresundsregionen. Många åtgärder finns med men ligger inte i takt med utvecklingen som sker i våra grannländer. En tydlig flaskhals är Västkustbanan Helsingborg-Maria som

påverkar kapaciteten och framkomligheten i stråket. Investeringar i att bygga bort flaskhalsarna i järnvägsnätet riskerar att få effekten att en stor del av godset trycks över på vägsidan som riskerar att skapa fler flaskhalsar och trängsel i vägsystemet.

Region Blekinge ser positivt på att underhållet har fått en stor och viktig del i planen där underhållsskulden på vägsidan ska vara återställd till 2037 och för järnvägen till 2050. Det som rimmar illa är att under planperioden fram till 2037 ska det under 12 år enbart återställas ca 15% av underhållsskulden. Det innebär att under det återstående 13 åren fram till 2050 ska 85% av järnvägsnätets underhållsskuld åtgärdas. Det framstår varken som en rimlig eller trovärdig plan.

Sydsvenska Handelskammaren redovisade så finns det ett modellfel i hur den nationella planens resurser fördelas utifrån trafikarbete, Region Blekinge delar den bilden vilket gynnar speciellt Stockholm.

Sydostlänken

För att få en bättre funktionalitet i det nationella transportsystemet på järnvägen som kopplar samman mellersta och södra Sverige och öppnar upp nya transportvägar för svensk basindustri behövs Sydostlänken. För att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina krävs förbättrad infrastruktur. Genom att rusta upp och förlänga Sydostlänken skapas en ny och kostnadseffektiv systemlösning för godstransporter på järnväg i sydostlig riktning. Det ger effektivare möjligheter till internationella och regionala transporter i samverkan mellan tåg och fartyg. Behovet av vägtransporter minskar och Södra stambanan, Skånebanan och Malmö rangerbangård får ökad kapacitet när godsflöden förändras. För bästa effekt krävs att infrastrukturen och tillgängligheten till och från hamnarna i Karlshamn och Sölvesborg utvecklas. En utbyggnad av Sydostlänken ger dessutom nya förutsättningar för persontrafik mellan Södra stambanan/Älmhult och Blekinge. För en hållbar regional utveckling och för att underlätta överflyttningen av vägtransporter till järnvägstransporter är Sydostlänken avgörande för Blekinge och Sydsverige. I Trafikverkets planförslag har påbörjandet av Sydostlänken tidigare lagts, möjlig byggstart är någon gång 2027–2029 men det kräver en lagakraftvunnen järnvägsplan ett nytt regeringsbeslut. **Att Sydostlänken fullföljs enligt gällande tidsplan är den enskilt viktigaste satsningen för Blekinge i nationell plan. Utan Sydostlänken riskerar länets största privata arbetsgivare Volvo att inte uppnå sina miljömål och därmed riskeras i värsta fall 10.000 arbetstillfällen i storregionen inräknat underleverantörer!** Region Blekinge befarar att alla kostnader inte finns med i projektet eftersom anläggningskostnaderna i nationella planen inte stämmer med de kostnader som finns redovisade i den samhällsekonomiska bedömningen. Det är främst tre åtgärder kopplade till projektet som verkar urlösa, vilket innebär att nyttorna då också begränsas.

1. Utdragsspår Stilleryd
2. Planskildheter tre stycken
3. Mellanblocksignaler

För att få full effekt av Sydostlänken behöver dessa tre viktiga delar som utdragsspår, planskildheter och mellanblocksignaler ingå. Det viktiga triangelspåret i Älmhult har också lyfts bort och har bäring på nyttorna. Det framgår inte i förslag till nationell plan exakt vilka delar som ingår i Sydostlänkenprojektet varför analysen är svår att göra.

Region Blekinge ser det som angeläget att Trafikverket lyfter till Regeringen att Sydostlänken lyfts till TEN-T Comprehensive network, tillsammans med Kust till Kustbanan Karlskrona-Emmaboda-Göteborg samt väg 27 (Baltic link). Detta som ett sätt att stärka Blekinges hamnar som portar mot Europa, hamnar med ett ökat gods- och passagerarflöde. Region Blekinge ser det som angeläget att Blekinges hamnar kopplas inte bara emot E22 i det övergripande TEN-T nätverket utan också mot järnvägsnätet.

E22 Ronneby Ö-Nättraby, motorvägsutbyggnad

E22 är den största och enskilt viktigaste vägen genom Blekinge och binder samman fyra av fem kommunhuvudorter i länet. Det är också den väg som binder samman Blekinge med Skåne och Öresundsregionen i väst och mot Kalmar och vidare norrut mot Östergötland/Stockholm i öst. Sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby har varierande standard med ett trafikflöde nära kapacitetstaket. Åtgärden har varit aktuell under en längre period och planerad byggstart är tänkt till 2027 med beräknat färdigställande 2029.

Kapacitetsåtgärder inklusive mötesspår på Blekinge Kustbana

Blekinge Kustbana och Öresundstågstrafiken mellan Köpenhamn och Karlskrona är pulsådern i Blekinges kollektivtrafiksystem. Antalet resenärer är idag 10 ggr större än för 30 år sedan. Under senare år har ökningen avtagit i takt med att trafikstörningar har ökat. Mötesspåret väster om Ronneby är en av flera avgörande åtgärder för att öka robustheten och lindra effekterna av trafikstörningar som är mycket viktigt för tillförlitligheten i tågtrafiken. Mötesspåret bör därtill placeras på ett sådant sätt att de möjliggör ett framtida stationsområde i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport. Försvarsalliansen NATO tillsammans med Blekinges flygflottilj och Karlskrona marinbas utgör viktiga platser med sitt geografiska läge i en alltmer fientlig omvärld. Att nå dessa platser med olika trafikslag tåg/lastbil/flyg är betydelsefullt. Att mötesspåret i Bredåkra hamnar vid flygplatsen kan ha betydelse för att nå flygplatsen.

Nya kapacitet på befintliga stambanor

Region Blekinge ser ett framtida behov av att stärka upp järnvägen och korta restiderna mellan Sveriges tre storstäder. Det skapar möjligheter för stora och mellanstora städer att bättre koppla upp sig till tillväxtregioner. Det avlastar också de befintliga spåren och tillför värdefull kapacitet. Ny kapacitet på stambanor bör finansieras utanför den nationella planen. Att nya stambanor avbrutits och inte finns med i den nationella planen är inte så konstigt med tanke på kostnaderna, men behovet av mer kapacitet och kortare restider kvarstår.

Ny järnväg mellan Karlshamn-Sölvesborg en del av 2-timmarsmålet

Blekinge och Skåne har ett mål om två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö sedan ett antal år som också prioriteras av RSS. För att klara restidsmålen om två timmar behöver flera åtgärder genomföras:

- Fyrspår hela vägen från Malmö till Hässleholm för att säkerställa kapacitet och för att kunna separera snabba tåg från långsamma.
- Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad, mycket tät tågtrafik med olika persontågssystem samt godståg skapar med nuvarande enkelspårslösning med mötesstationer en störningskänslig länk.

- Järnvägen genom Blekinge behöver förbättras och den är indelad i tre etapper:
 - Mellan Sölvesborg och Karlshamn behövs en nysträckning som möjliggör trafik på sydostlänken samtidigt som snabb tågtrafik kan gå på den nya kortare järnvägssträckan.
 - Ny gen sträckning mellan Karlshamn och Bräkne-Hoby (trafikplats Bräkne-Hoby). Då kan restiden förkortas ytterligare samtidigt som Bräkne-Hoby kan finnas kvar som station.
 - Sista etappen Bräkne-Hoby och Ronneby möjliggör en mycket genare och snabbare länk som bygger bort macrokurva via Bräkne-Hoby. Den gamla järnvägen via Bräkne-Hoby behöver ligga kvar för att möjliggöra lokaltågstrafik till befintliga stationer och även möjlighet att ansluta flygplatsen med persontåg.

Sträckan inom Blekinge där en av landets krokigaste järnvägar och trafikförsörjer en av Sveriges mest tätbefolkade regioner utanför storstäderna. Trafikverket har beskrivit restiden på sträckan som en brist vilket har lett fram till en överenskommelse om att börja modernisera Blekinge Kustbana. Detta är också en viktig åtgärd för att säkerställa att den utökade godstrafiken på nuvarande Blekinge Kustbana genom Sydostlänkens anslutning inte riskerar att störas av och ytterligare belasta den redan ansträngda persontrafiken. Genom att behålla den befintliga sträckningen på Blekinge Kustbana när den nya järnvägen byggs ges framtida möjligheter till två parallella tågssystem genom Blekinge, på så sätt kan vi få en bana med färre stopp och kortare restider och en bana med bättre tillgänglighet genom fler stopp samt ökad kapacitet för gods. **Region Blekinge anser att åtgärden med genare och snabbare järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn bör läggas in i planen för att säkerställa att den befintliga åtgärden Sydostlänken inte ska ge negativa konsekvenser på Blekinge Kustbana. Regionsamverkan Sydsverige har med objektet bland prioriterade åtgärder.**

Hamnar, TEN-T och ett utvecklat näringsliv

Med utgångspunkt från hamnarnas betydelse för svensk export och import anser vi att det bör finnas ökade möjligheter från staten att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. Flertalet hamnar av betydelse ligger i eller nära stadsmiljöer där kommunen är väghållare och ägare av järnvägen. Det är rimligt att staten tar ett medansvar för att utveckla infrastrukturen i sådana lägen, i synnerhet där stråket som helhet är eller kan ses som en del ingående i TEN-T nätet. Anslutningar till hamnar bör vara en nationell angelägenhet så dessa bör ingå som en del i det nationella vägnätet. Även ur tillgänglighet till flygflottillen och marinbasen i försvarssamarbetet med NATO är av betydelse.

I Blekinge finns det tre hamnar, i Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg. 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. I nätverket utgör hamnarna lösa ändar då det saknas koppling till Scan Med korridoren i Sverige. Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och inkludera Baltic Link Baltic från Karlskrona och vidare mot Göteborg i TEN-T systemet. De båda TEN-hamnarna och Sölvesborgs hamn är av stor betydelse för svensk export och import. Godsvolymer över kaj via hamnarna i Blekinge har ökat med cirka 50 procent från 2000 till 2020. 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. 94 procent av godset genom Karlshamns hamn har start- eller målpunkt utanför Blekinge, motsvarande siffra för Karlskrona hamn är 97 procent.

Ökade ramar till Länsplanerna

Vi vill framhålla den samverkan som finns i planeringssammanhang mellan regionen och kommunerna. Genom åtgärder i länstransportplanen genomförs tillsammans med kommunerna cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder med mera. Därutöver driver regionen kollektivtrafiken i samråd med kommunerna. Vi anser därför att den regionala nivån bör få större inflytande över den statliga planeringen. Länstransportplanens anslag måste utökas och Stadsmiljöbidragen kan med fördel läggas till länsplanen, allra minst inbegripa regionen som part i den dialog som nu enbart förs mellan berörd kommun och Trafikverket. De kostnadsfördyringar som skett på investeringsobjekten följer inte uppräkningsen i länsplanen vilket i praktiken Anslagen till länsplanerna har varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid parallellt med att anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. De kostnadsfördyringar som skett på investeringsobjekten följer inte uppräkningsen i länsplanen vilket i praktiken lett till att planerna har fått mindre pengar. Samtidigt finns det omfattande brister och behov i de regionala vägnäten, som finansieras i länsplanerna, som behöver åtgärdas för att kunna nå de transportpolitiska målen. Vi efterfrågar också en högre transparens i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länsplaner.

Fördelning av medel

Regionerna efterlyser mer transparens och inflytande över hur medel fördelas i den nationella planen. Vi vill visa på behovet av att medelsfördelningen i landet som nu utgår från befolkningsprognoser i SCB och annan statistik i större utsträckning måste fördelas för att bidra till att arbetsmarknader kan förstöras. Infrastrukturinvesteringar är avgörande för en regions utveckling. Investeringsnivåerna i de senaste tre nationella planerna för Kronoberg, Kalmar och Blekinge län har legat på låga nivåer jämfört med riksgenomsnittet. De satsningarna i nationell plan i Blekinge bidrar till att en arbetsmarknadsförstoring är möjlig och med en tilldelning i kommande plan som minst når upp till riksgenomsnittet kan en nödvändig arbetsmarknadsförstoring på sikt uppnås. Detta förutsätter att satsningarna i nuvarande plan faktiskt genomförs som planerat. Det finns exempel på andra regioner som får betydligt större medel till infrastrukturåtgärder och som på grund av det, tillsammans med andra faktorer, haft en avsevärt mycket snabbare befolkningstillväxt och regional tillväxt än Blekinge.

Sam- och medfinansiering

För många av åtgärderna i nationell plan, såväl nya som gamla, krävs samfinansiering mellan Länsplanerna och nationell plan. För Blekinges del är det endast järnvägsobjekt där Trafikverket krävt samfinansiering från Länsplanen, trots att objektet omfattas av den nationella planen. Region Blekinge saknar en tydligare beskrivning av vad som gäller vid sam- och medfinansiering, vilka krav som ställs och vilka nivåer samfinansieringen ska ligga på. Vår uppfattning är att ju större andel ett objekt är samfinansierat, desto större möjlighet finns det att få med objektet i nationell plan. För ett litet län som Blekinge med en begränsad ekonomisk tilldelning i Länsplanen, blir detta problematiskt. Vår möjlighet till samfinansiering är således lägre och vår uppfattning är att det är svårare för oss att få igenom åtgärder i den nationella planen. Det är dubbelt olyckligt eftersom medfinansieringen från länstransportplanen förhindrar andra viktiga investeringar då stora medel låses fast. Det är dels satsningar på väg 15 och väg 27 som behöver förbättras för att stärka kopplingarna från

västkusten till Blekinge, dels stärka kommunikationerna till flygflottiljen och marinbasen som ett led i försvarssamarbetet med NATO.

Sammanfattning

Region Blekinge har korta avstånd till Öresundsområdet och till Södra stambanan. Idag begränsas våra möjligheter att utnyttja det på grund av brister i väg- och järnvägssystemet. I befintlig plan finns viktiga åtgärder som senareläggs genom det nya planförslaget och förslag till nya åtgärder får inte plats. Sammantaget försämrar det Blekinges möjlighet till utveckling.

Här följer en sammanfattning av våra synpunkter på för förslag till nationell plan för transportsystemet transportplan 2026 – 2037.

- Det är av yttersta vikt att tidigare beslutade objekt d.v.s. Sydostlänken, E22 Ronneby Ö-Nättraby och kapacitetsåtgärder inkl. mötesspår på Blekinge kustbana inte senareläggs. Sydostlänken är här den enskilt viktigaste åtgärden.
- Vi saknar den viktiga åtgärden att påbörja moderniseringen av Blekinge Kustbana genom en ny järnvägssträcka mellan Sölvesborg och Karlshamn. Kortare restider på Blekinge Kustbana är viktig för att minska klimatbelastningen från transportsystemet öka regionförstoringen och stärka näringslivet. Men också för att sänka driftskostnaderna för trafiken¹. En modernisering/nysträckning hanterar till viss del de flaskhalsar i kapacitet som uppstår på Blekinge Kustbana mellan Karlshamn och anslutningen till Sydostlänken.
- Hamnarna i Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg är viktiga för Sveriges näringsliv och ett tydligt nationellt ansvarsområde. Blekinge saknar insatser i planen för att förbättra intermodaliteten mellan sjöfart och järnväg. Åtgärder som är viktiga även för NATO-samarbetet.
- Blekinge är också beroende av åtgärder utanför länet för att främja den regionala utvecklingen genom bra kommunikationer med omvärlden. Här saknar vi dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och motsvarande åtgärd mellan Alvesta och Växjö. Därutöver är förbifart Bergkvara viktiga åtgärder på vägsidan. På järnvägssidan stationsombyggnad Emmaboda på Kust-till Kustbanan viktiga för att förbättra bytesmöjligheterna och trafiksäkerheten.
- Statliga bidrag för att genomföra BK4 i det kommunala vägnätet. Det finns flaskhalsar mellan det statliga BK4 vägnätet och målpunkter i det kommunala vägnätet som exempelvis hamnar.
- Region Blekinge är i enlighet med övriga län i RSS-samarbetet kritiska till flera finansiella val. Ordningen med en ökande andel samfinansiering från regional plan minskar utrymmet för viktiga satsningar på tryggare länsvägar och miljösamt cykelinfrastruktur. Länsplanerna har inte heller fått den ekonomiska uppräknings som motsvarar kostnadsutvecklingen.

¹ Halland som fått dubbelspårsutbyggnad och kraftigt reducerade restider får inte bara ett ökat resande utan samtidigt lägre driftskostnader. Tågen hinner köra fler vändor och betjäna fler kunder vilket leder till minskade kostnader och högre intäkter. Det blir dubbla vinster för de regioner som får regionförstörande infrastruktur.