



Kommunstyrelsen

Handläggare
Frida Gustavsson,
frida.gustavsson1@solvesborg.se

Mottagare
Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse - Yttrande över Trafikverkets remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förvaltningens yttrande som sitt eget och
översänder remissyttrandet till Trafikverket.

Påverkar beslutet barn/ungdomar, direkt eller indirekt?

☐ Ja, se bifogad barnchecklista.

☒ Nej, se förklaring nedan.

Förklaring (vid svar Nej ovan)

Ärendet gäller besvarande av remiss över nationell plan för vilken annan
myndighet (Trafikverket) ansvarar för eventuell bedömning av påverkan på
barn och ungdomar.

Ärendet i korthet

Sölvesborgs kommun har mottagit Trafikverkets remissmissiv om verkets
förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Bakgrund: sammanfattning av planförslaget

Planförslaget grundar sig i ett uppdrag som Trafikverket mottagit från
regeringen, där Trafikverket givits i uppdrag att utifrån en angiven
planeringsram upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell
plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Den ekonomiska ramen som
regeringen tilldelat den nationella planen för transportinfrastruktur är den
största hittills och uppgår till 1 171 miljarder kronor, och innefattar:

- 210 miljarder kronor för vidmakthållande av statliga järnvägar,
inklusive reinvesteringar,
- 354 miljarder kronor för vidmakthållande av statliga vägar inklusive
bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig
medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav

- 309 miljarder kronor för järnvägsinvesteringar (namngivna objekt);
- 62 miljarder kronor för väginvesteringar (namngivna objekt);
- 21 miljarder kronor för sjöfartsinvesteringar (namngivna objekt);
- 70 miljarder kronor för trimnings- och miljöåtgärder, så som ombyggnad av korsningar, trafikledningsåtgärder, förbättrade förutsättningar för cykling och kollektivtrafik, attraktiva stationsmiljöer, med mera;
- 61 miljarder kronor till de regionala länsplanerna; och
- 44 miljarder kronor till forskning, bidrag och övrigt.

Nytt för detta förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen är att den även inkluderar en riskreserv om 39 miljarder kronor för de namngivna investeringsobjekten, vars syfte är att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringsarbete av åtgärder inom planeringsramen, med samhällsekonomisk nytta som den röda tråden, är:

- De transportpolitiska målen, innefattande
 - övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet,
 - funktionsmål om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, inklusive att transportsystemet ska vara jämställt, och
 - hänsynsmål om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Under hänsynsmålet finns etappmål som innebär att
 - växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flygfart, ska minska med 70 % senast 2030 jämfört med 2010,
 - antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafik, sjöfart och luftfart ska halveras till år 2030, jämfört med medelvärdet av utfallet åren 2017, 2018 och 2019,

- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, jämfört med medelvärdet av utfallet åren 2017, 2018 och 2019, och
 - antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 % till år 2030, jämfört med medelvärdet av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
- Regeringens proposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och riksdagens beslut med anledning av densamma, samt
 - Regeringens direktiv för framtagandet av förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen.

Trafikverket har även tagit hänsyn till totalförsvarets behov vid prioritering av åtgärder.

Förvaltningen lämnar härmed följande synpunkter på förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Planens namngivna objekts påverkan för Sölvesborg och Blekinge

Det finns ett antal namngivna objekt i den nya nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 som berör eller bedöms påverka Sölvesborg och Blekinge. För transportsystemet och utvecklingen av densamma bedöms dessa åtgärder som möjliggörande för vidare samhällsutveckling inom flera områden i vår region.

- **Sydostlänken:** byggande och införande av den nya Sydostlänken, med planerad byggstart 2029–2031. Mycket positiv satsning för såväl gods- som persontransporter inom och till Blekinge och för Blekinges framtida utveckling. Trafikverket har identifierat del av objektet (sträckan Olofström-Blekinge Kustbana) som möjligt att genomföra genom OPS-projekt (offentlig-privat samverkan) – vidare kommentarer från förvaltningen följer.
- **Blekinge kustbana:** nya mötesspår och hastighetshöjande åtgärder för att minska restider och öka robustheten på banan. Mycket positiv satsning för transporter inom och till Blekinge och för Blekinges framtida utveckling. Objektet har dock senarelagts i det nya förslaget på nationell plan och inkluderar inte åtgärder för linjerätning av banan eller utformning för att stödja dubbelt tågsystem genom Blekinge. Vidare kommentarer från förvaltningen följer.
- **E22 Björketorp-Nättraby:** trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder. Ombyggnation till motorväg med fyra körfält och hastighetsgräns 110 km/h. Viltpassage under väg.

Mycket positiv satsning för trafiken på E22 genom Blekinge och för Blekinges framtida utveckling.

- **Hässleholm:** två nya förbigångsspår längs Södra stambanan i höjd med Rättelöv, strax norr om Hässleholm. Investeringen uppskattas kunna ge positiva följd effekter, så som färre förseningar till följd av framkomlighetsproblem, för tågtrafik till och genom Sölvesborg och Blekinge.
- **Hässleholm-Helsingborg:** åtgärder som berör mötesspår, byggnation av dubbelspår, hastighetshöjningar på vissa sträckor, samt byte av spår och växlar. Investeringen uppskattas kunna ge positiva följd effekter, så som färre förseningar till följd av framkomlighetsproblem, för tågtrafik till och genom Sölvesborg och Blekinge.
- **Hässleholm-Lund:** två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Investeringen uppskattas kunna ge positiva följd effekter, så som färre förseningar till följd av framkomlighetsproblem, för tågtrafik till och genom Sölvesborg och Blekinge. Dock har medlen till objektet dragits ned i jämförelse med medlen i befintlig plan. Trafikverket föreslår att objektet genomförs genom OPS-projekt (offentlig-privat samverkan). Förvaltningen anser också att objektet bör tidigareläggas – vidare kommentarer följer.
- **E22 förbi Bergkvara:** ny mötesfri motortrafikled i ny sträckning väster om befintlig sträckning, med hastighetsgräns 100 km/h. Medför framkomlighetsförbättringar för genomfartstrafik genom Bergkvara, inklusive trafiksäkerhetsförbättringar och bättre miljö för boende längs befintlig väg. Investeringen bedöms ge positiva följd effekter för trafiken på E22 vidare mot och genom Blekinge. Dock är startdatumet för objektet osäkert och åtgärderna ligger sent i planen.
- **Utveckling av Kalmar C:** spår och plattformar anpassas för att möjliggöra längre tåg. Investeringen kan ge positiva följd effekter, så som färre förseningar i Karlskrona och vidare genom Blekinge, till följd av framkomlighetsproblem för tågtrafik som går via eller berörs av tågtrafiken Kalmar-Emmaboda-Karlskrona.

Utöver dessa åtgärder tar Sölvesborg och Blekinge del av ett antal objekt som bedöms medföra positiva effekter för hela landet. Dessa redogörs kort för nedan. Sammantaget utgör nedan objekt drygt 47,7 miljarder kronor (vilket utgör 4 % av planens totala ram) i det nya förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen.

- **Införande, utveckling och vidareutveckling av ERTMS:** ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett europagemensamt signalsystem som införs för att underlätta

gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av ny generation signal- och säkerhetssystem.

- **Fjärrstyrning av järnväg:** införande av fjärrstyrning på ett antal sträckor/platser i landet.
- **Kraftförsörjning:** omfattar bl.a. åtgärder i omformarstationer, hjälpkraft- och kontaktledning, transformatorstationer, lågspänning, belysning och it-kraft. Syftet med åtgärderna är att förbättra robustheten och driftsäkerheten på järnvägen genom att säkerställa att elkraftsystemet har tillräcklig kapacitet för planerad järnvägstrafik.
- **Nationellt tågledningssystem:** införs för att få bättre överblick, mer flexibilitet och effektivare styrning och övervakning av tågtrafiken.
- **Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering:** utbyggnad av optofibernet med syfte att förnya Trafikverkets optokabelnät och skapa förutsättningar för digitalisering av Trafikverkets verksamhet. Fokus idag ligger på järnvägsverksamheten.
- **Teletransmissionsanläggning:** komplettering och ersättande av Trafikverkets telekommunikationsanläggning efter väg, järnväg och Trafikverkets verksamheter, med syfte att säkerställa hög tillgänglighet i väg- och järnvägstrafikens operativa it-funktioner (t.ex. trafikstyrning och trafikledning).
- **FRMCS och FRMCS tunnel:** projektet FRMCS (Future Railway Mobile Communications System) är ett järnvägs kommunikationssystem. Objektet i planen avser att förbereda infrastruktur så som nya antensystem och fiberinfrastruktur i befintliga äldre tunnlar. FRMCS är ett arbetsnamn för det system som utvecklas av Europeiska järnvägsbyrån (ERA), för att ersätta befintligt GSM-R.
- **Förtätning av GSM-R:** förtätning av antalet antenner längs järnväg för att ge tillräcklig täckning för kommunikation med ERTMS mellan lok och anläggning. I samband med förtätningen anpassas platserna där nya antenner sätts upp för FRMCS kommande behov.

Utöver namngivna investeringsobjekt i förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, förväntas Sölvesborg och Blekinge även få ta del av ytterligare medel från planeringsramens övriga poster (så som vidmakthållande av statlig infrastruktur, fördelade medlen för länsplaner, etc.).

Sammantaget bedömer förvaltningen att ett flertal namngivna investeringsobjekt som förslaget på ny nationell plan för transportinfrastrukturen omfattar kan ge positiva effekter för Sölvesborg

och Blekinge. Det är för kommunens räkning positivt att näringslivets behov beaktas i planen. Att skapa bättre förutsättningar för enskilda transporter att hantera mer gods på både väg (uppgradering av bärighetsklass) och järnväg (spårförlängningar) bidrar positivt för såväl näringslivets effektivitet som för klimatet, då antalet transporter totalt bör kunna minska. Det är också glädjande att Trafikverket inom posten för trimningsåtgärder lyfter förbättringsåtgärder för cykling och kollektivtrafik. Det finns också delar där förvaltningen har mer att önska av Trafikverket och de prioriteringar som nu föreslås. Nedan följer förvaltningens synpunkter.

Bedömning

Trafikverket beskriver i sitt förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 att de ekonomiska medel som nu avsätts för vägunderhåll kommer medföra att underhållsskulden på väg kommer kunna återtas under planperioden. Detta är så klart glädjande och något som Sölvesborgs kommun ser som positivt. Däremot kommer endast 10 % av underhållsskulden på järnväg kunna återtas inom planperioden och det beskrivs att underhållsskulden på järnväg i bästa fall kan återtas först år 2050 med planförslagets ramverk. Det skulle innebära att hela 90 % av underhållsskulden, så som den ser ut idag, ska återtas inom de 13 år som efterföljer den aktuella planperioden. Här behöver dels rimligheten av återtagandet av underhållsskulden på järnväg, framför allt sett till tiden efter planperioden, starkt ifrågasättas, dels kritiseras prioriteringen av vidmakthållandet av väg respektive järnväg inom planen. Kritiken av prioriteringen grundar sig inte minst i möjligheten att uppnå målet om flytt av gods- och persontransporter från väg till järnväg, samt utifrån möjligheten att nå de transportpolitiska målen, tillika Sveriges klimatmål och de klimatkrav som ställs från EU. Trafikverket Södra regionen har, vid ett regionalt dialogmöte om förslaget till ny nationell transportinfrastrukturplan, försvarat prioriteringen med de svårigheter som finns att genomföra åtgärder i järnvägssystemet då det finns flera beroenden inom systemet. Trafikmängden i järnvägssystemet har ökat och det finns ett behov av att så mycket trafik som möjligt kan rulla, varför tidsperioden för underhållsarbeten i systemet planeras in över en längre tidshorisont än för vägsystemet. Omledning av berörd trafik i vägsystemet kan ske i betydligt större utsträckning än i järnvägssystemet. Detta förklarar dock inte hur resterande 90 % av underhållsskulden på järnväg ska kunna hanteras inom en 13-årsperiod.

Däremot går omkring 80 % av planens namngivna investeringar till att utveckla järnvägen, vilket innebär att planen ändå kan anses vara järnvägstung. Satsningar på järnvägen bedöms som positivt ur flera aspekter, för såväl näringslivet som för klimatet. I likhet med Älmhults kommuns yttrande anser dock även Sölvesborgs kommun att mer medel

behövs till järnvägssystemet i Sydsverige till uppgradering av så väl kapacitet som drift och underhåll.

Sölvesborgs kommun vill även kommentera Trafikverkets prioriteringsmetod, och mer specifikt på vilket sätt de samhällsekonomiska beräkningarna av olika objekt i samband med framtagande av planförslag genomförs. Under dialogmötet om förslaget till ny nationell transportinfrastrukturplan som Trafikverket Södra regionen inbjöd till deltog Sydsvenska Handelskammaren, vilka uppvisade egna samhällsekonomiska beräkningar med andra ingångsvärden och med större hänsyn tagen till synergieffekter. Sydsvenska Handelskammaren kunde dels påvisa att planförslagets medel till mycket stor del och i överdrift tilldelas Bergslagsregionen, med Stockholm i spetsen, dels att den samhällsekonomiska nyttan av de olika objekten i landet fick väldigt olika resultat utifrån hur handelskammaren räknat jämfört med hur Trafikverket räknat. I en region med många invånare får, enligt Trafikverkets sätt att bedöma, ett objekt per automatik större samhällsnytta eftersom fler gagnas av åtgärden. En sådan metodik medför orättvisa över landet och vissa regioner missgynnas, vilket i sin tur påverkar utvecklingsmöjligheter av näringslivet, demografi, arbetsmarknadsregioner, med mera. Det rimmar illa med regeringens proposition och riksdagens beslut om *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Det behöver bli mer transparent vilka ingångsvärden som Trafikverket faktiskt använder i sina beräkningar, för att säkerställa att rätt objekt väljs in i den nationella planen utifrån deras samhällsekonomiska nyttor. För att citera region Kronobergs yttrande över förslaget till ny nationell plan, angående ett bristande systemperspektiv, måste ”*en fungerande transportinfrastruktur [...] bedömas utifrån sitt bidrag till tillgänglighet och utveckling i hela landet – inte enbart utifrån enskilda sträckors kalkyler.*”

Vidare har Sölvesborgs kommun fått ta del av 2030-sekretariatets yttrande över förslaget till den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. 2030-sekretariatet ställer sig mycket kritiska till den nationella planen, bland annat utifrån att den inte leder till att klimatmålen nås, att EU:s klimatkrav inte uppfylls, att underhållsskulden för järnväg inte tas igen inom planperioden, att planen inte kan påvisa att trafiksäkerheten väsentligt förbättras eller att Nollvisionens delmål nås, att planen inte bidrar till förbättringar i folkhälsa eller till ökad multimodalitet, med mera. Sölvesborgs kommun ställer sig till stor del bakom 2030-sekretariatets kritik och påvisade oro, och ser fram emot att ta del av sakliga svar på den framförda kritiken.

Saknade åtgärder och övriga synpunkter

Utbyggnad av dubbelspår mellan Hässleholm/Attarp och Kristianstad är av stor betydelse för att skapa ett attraktivt järnvägssystem genom Skåne och

Blekinge. Dubbelspårsutbyggnad på denna sträcka bedöms kunna avlasta framkomlighets- och kapacitetsbesvär samt minska antalet förseningar i tågtrafiken på Södra stambanan och därmed i förlängningen även på Blekinge Kustbana. I förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen föreslås denna åtgärd finansieras med intäkter från Öresundsbron som alternativ till finansiering genom den nationella planen. Trafikverket ska enligt direktiv föreslå lämpliga åtgärder att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter – det vill säga Svedabs (Svensk-danska broförbindelsen) utdelningsbara medel. För de svenska intäkterna för Öresundsbron redogörs att det totalt för 18-årsperioden 2032–2050 kalkylmässigt kan finnas omkring 25 miljarder kronor att disponera på åtgärder i Öresundsregionens transportinfrastruktur, om ägaren (dvs. staten) beslutar om det. Sölvesborgs kommuns uppfattning av föreslagen finansiering utanför den nationella planen är att objektets genomförande blir mycket osäkert. Det är heller inte tydligt om och i så fall hur kommunen och/eller regionen har möjlighet att påverka beslutet om genomförande av objektet med finansieringen enligt detta förslag. Att tidsramen för ett eventuellt genomförande dessutom sätts fram till och med år 2050 upplevs som mycket negativt för Sölvesborgs och Blekinges utveckling i närtid.

Även anpassningar för nya och längre tåg, i form av plattformsförlängningar, signalåtgärder och liknande, föreslås finansieras med intäkter från Öresundsbron. Dessa åtgärder har inte kostnadsbedömts inom planförslaget. Sölvesborgs kommun ifrågasätter denna finansieringsmodell, då det inte tydligt framgår hur finansiering och prioritering av medel och åtgärder kommer gå till. Det är även Sölvesborgs kommuns mening att för att kunna genomföra de åtgärder som Trafikverket föreslår, och möjliggöra för längre tåg att färdas i järnvägssystemet – en självklar utveckling för både näringslivet och klimatet – är dessa åtgärder en förutsättning och borde således även rymmas inom och finansieras av den nationella planen.

Sölvesborgs kommun ställer sig också kritisk till att dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta och Växjö har lyfts ur planförslaget. Utbyggnaden anges ha utgått på grund av förändrad lönsamhet. Sölvesborgs kommun menar att åtgärder på sträckan hade avlastat järnvägssystemet och gett positiva följd effekter i både Skåne och Blekinge. Älmhults kommun har i sitt yttrande över förslaget till ny nationell plan tryckt på vikten av att se hela sträckan Alvesta-Lund som ett objekt, vilket Sölvesborgs kommun ställer sig bakom. Ett sådant perspektiv bidrar till ett mer sammanhållet järnvägssystem och mer sammanhållen utveckling av detsamma.

Sölvesborgs kommun har tagit del av Skåne Nordostsamarbetets (SKNO) yttrande över Skånes regionala transportinfrastrukturplan 2026–2037. I enlighet med detta yttrande ser även Sölvesborgs kommun ett behov av att

lyfta Hässleholm som en viktig nod i järnvägssystemet. Det aktuella förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen inkluderar två förbigångsspår norr om Hässleholm – en välkommen åtgärd för framkomligheten – men för att ytterligare stärka Hässleholms roll i järnvägssystemet krävs ytterligare åtgärder som främjar framkomligheten för trafiken på sträckan.

SKNO lyfter vidare utbyggnaden av två nya spår mellan Lund och Hässleholm, som nu finns med i förslaget för ny nationell plan för transportinfrastrukturen. SKNO kritiserar i sitt tidigare yttrande tidplanen för utbyggnaden och menar att genomförandetiden behöver kortas ner för att möta och hantera utmaningar på sträckan. Aktuell tidplan för objektet i förslaget för ny nationell plan för transportinfrastrukturen är att byggstart beräknas någon gång inom åren 2032–2037. I planförslagets underlagsrapport om Objekt för offentlig-privat samverkan (OPS) anges utbyggnaden av två spår mellan Hässleholm och Lund vara prioriterat inför öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen (tunnel mellan Rødby i Danmark och Puttgarden i Tyskland), vilken är planerad till 2029. Att då sätta en byggstartstid för dubbelspårsutbyggnaden mellan Lund och Hässleholm till mellan 2032–2037 upplevs av Sölvesborgs kommun som märkligt och något motsägelsefullt utifrån objektets vikt för den nya förbindelsen. Objektet bör tidigareläggas för att få full effekt av Fehmarn Bält-förbindelsen samt undvika att vanor och strukturer byggs upp som leder till att trafik som kan gå på järnväg i stället sker på väg.

Angående den nya metoden om OPS (offentlig-privat samverkan), anges i planförslagets underlagsrapport om OPS bland annat att konceptet saknar en entydig definition. Detta gör det svårt att förstå hur metoden kommer tillämpas på de olika objekt där metoden föreslås. Med hänsyn till vikten av utbyggnaden av två spår mellan Lund och Hässleholm för tågsystemet, inte minst med hänsyn till öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen, anser Sölvesborgs kommun att objektet i första hand helt bör finansieras av och hanteras inom den nationella planen.

För att frigöra kapacitet i järnvägssystemet och möta de behov som uppstår vid öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer det att krävas ett antal åtgärder i Sydsverige, för att säkerställa tillgängligheten och undvika att nya flaskhalsar uppstår. Det är för Sölvesborgs kommun därför förvånande att Trafikverket i huvudrapporten för förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 inte alls omnämner Fehmarn Bält-förbindelsen och dess betydelse för både väg- och järnvägssystemet i Sverige. Omnämningen av förbindelsen sker i underlagsrapporterna som berör Namngivna investeringar och Objekt för offentlig-privat samverkan (OPS). Ett femtontal objekt inom planförslagets namngivna investeringar bedöms enligt underlagsrapporten om desamma bidra till att möta den förväntade volymökningen som öppnandet av

Fehmarn Bält-förbindelsen bidrar med, varav flera förläggs till Skåne. Att järnvägsinfrastrukturen förstärks på Skånesidan är ett måste för att kunna hantera trafikökningen i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Däremot ligger vissa av objekten sent i tid. Sölvesborgs kommun tycker även att det är synd att Trafikverket inte lyfter möjliga synergieffekter mellan Fehmarn Bält-förbindelsen och Sydostlänken. Sydostlänken möjliggör för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, med tydlig koppling mellan Karlshamns hamn och Älmhult via Olofström. Sydostlänken tillsammans med Fehmarn Bält-förbindelsen bör medföra att transporter av framför allt gods på järnväg till, från och i området underlättas.

SKNO lyfter även utbyggnad av dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och vidare dubbelspår mellan Bromölla-Sölvesborg, vilket även Sölvesborgs kommun ser som mycket viktiga åtgärder för såväl Skåne som Blekinge för att förbättra kapaciteten och framkomligheten i järnvägssystemet som helhet.

Vidare håller Sölvesborgs kommun med SKNO i deras yttrande gällande vikten av att knyta ihop Blekinges och Skånes arbetsmarknadsregioner genom kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge kustbana samt utbyggnaden av Sydostlänken. I förslaget för ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 finns ett antal av dessa åtgärder upptagna, där mötesspår och hastighetshöjande åtgärder på Blekinge kustbana planeras för 2026–2028 och utbyggnaden av Sydostlänken planeras för byggstart 2029–2031.

Gällande åtgärder på Blekinge Kustbana ställer sig Sölvesborgs kommun bakom Region Blekinges yttrande över förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 om avsaknaden av modernisering och linjerätning av banan. För att nå regionens mål om förkortade restider och dubbla tågsystem genom Blekinge krävs åtgärder på banan som saknas i det aktuella förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen. Utbyggnad av ny sträckning och därmed tillskapande av dubbelspår på sträckan Sölvesborg-Karlshamn är utbyggnadens första etapp, men saknas helt i förslaget till nationell plan. Utvecklingen av Blekinge Kustbana är viktig för att öka kapaciteten och attraktiviteten samt minska klimatbelastningen i transportsystemet. Sölvesborgs kommun står även bakom region Blekinges kritik om senareläggning av objekt på Blekinge kustbana som riskerar att minska förtroendet för tågtrafiken i länet.

Sölvesborgs kommun lyfte i sitt yttrande över region Blekinges länstransportplan 2026–2037 framtida behov av klimatanpassning av befintlig infrastruktur. Åtgärder behöver vidtas för att flera statliga vägar samt Blekinge kustbana inte ska översvämmas vid framtida höjda havsnivåer. Detta kommer att kräva stora ekonomiska insatser, vilket behöver beaktas i den statliga, långsiktiga planeringen. I förslaget till ny

nationell transportinfrastrukturplan anges att riskreducerande klimatanpassningsåtgärder för både väg och järnväg inryms. 5 miljarder kronor av medlen för vägunderhåll, respektive 1,4 miljarder kronor inom vidmakthållande samt trimningsåtgärder för järnväg, planeras gå till klimatanpassningsåtgärder. Sölvesborgs kommun ser det som mycket positivt att åtgärderna lyfts och genomförs, men önskar ta del av var dessa medel kommer riktas.

Utbyggnaden av Sydostlänken realiserar i planförslaget, något som Sölvesborgs kommun ser som mycket positivt för Blekinges utveckling. Trafikverket har dock pekat ut utbyggnaden av Sydostlänken, sträckan Olofström-Blekinge Kustbana, som möjlig att genomföra genom OPS (offentlig-privat samverkan). OPS är alltså ett nytt arbetssätt och vad det kan innebära för Sydostlänken framgår inte tydligt. I likhet med Region Blekinge menar även Sölvesborgs kommun att Sydostlänkens fullföljande enligt nuvarande tidplan är den för Blekinge viktigaste satsningen i förslaget till ny nationell plan. Byggnation av Sydostlänken genom OPS får alltså inte komma att påverka tidplanen negativt.

I samband med byggnation av Sydostlänken har tidigare funnits planer för triangelspår i Älmhult. Denna åtgärd lyftes dock ur planeringen för att i stället ersättas av bangårdsanpassningar alternativt trimningsåtgärder i Älmhult. Dessa ersättande åtgärder saknas i förslaget till nationell plan och Sölvesborgs kommun efterfrågar vilka dessa andra åtgärder är samt hur de kommer finansieras. Sölvesborgs kommun ställer sig bakom Älmhults kommuns yttrande i frågan, om att det är allvarligt att Älmhults bangård inte finns med som ett namngivet objekt i förslaget till nationell plan. Om inga åtgärder vidtas riskeras ytterligare flaskhalsar skapas som kommer påverka både Sydostlänken och Södra stambanan. Älmhults bangård är fullt belastad redan idag, vilket innebär att åtgärder krävs för att kunna hantera den ökade trafiken som Sydostlänken innebär. Avsaknad av åtgärder skulle dessutom leda till att persontrafiken på Södra stambanan inte kan öka som planerat, vilket motsätter sig målet om överflyttning av trafik från väg till järnväg. Förbigångsspår förbi Slätthult, strax söder om Älmhult, finns med i förslaget till nationell plan, för att avlasta Älmhults bangård. Det är dock enligt Trafikverkets egen rapport *Trafikala konsekvenser av kostnadsbesparingar i Sydostlänken* inte tillräckligt att enbart bygga förbigångsspåret, utan ytterligare åtgärder krävs.

Sölvesborgs kommun ställer sig även bakom Region Blekinges ställningstagande om att både väg- och järnvägsinfrastruktur som ansluter till Blekinges hamnar bör övergå i statlig regi för att stärka deras roll och skapa enhetlighet i transportsystemet. Likaså ställer vi oss bakom att Sydostlänken, Kust till kust-banan samt väg 27 bör lyftas till TEN-T-nätverket för att stärka Blekinges hamnar. Ur försvars- och NATO-synpunkt kan även Blekinge kustbana lyftas in i TEN-T-nätverket.

Region Blekinge beskriver även behovet av ökade ramar för länstransportplanerna. Regionen skriver i sitt yttrande till förslaget till ny nationell plan att kostnadsfördyringar som skett i olika objekt inte följer uppräkningsgraden av medlem till länsplanerna och att anslagen till desamma varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid. Region Kronoberg gör i sitt yttrande en jämförelse mellan nuvarande förslags andel till länsplanerna, som utgör cirka 10 % av den ekonomiska ramen, och hur andelen såg ut i början av 2000-talet, då den utgjorde cirka 15 % av den nationella investeringsramen. Även Sölvesborgs kommun är kritiska till att de ekonomiska medlen till länsplanerna inte ökat i samma takt som kostnaderna. Sölvesborgs kommun ser gärna att det funnits en riskreserv för kostnadsfördyringar även för de regionala objekten inom länsplanerna, så som nu har tillskapats för objekt i den nationella planen. I länstransportplanen för Region Blekinge 2026–2037 finns åtgärder på riksväg 15 upptagna i form av breddning och mötesseparering på sträckan Olofström-Gränum. Den upptagna sträckan är etapp ett på sträckan Olofström-Pukavik, där sträckan Gränum-Pukavik utgör den andra och sista etappen. Länstransportplanen beskriver att etapp två inte ryms inom den regionala planen, men att den ska ses som en rekommendation inför kommande planer. Att ombyggnaden av riksväg 15 fortsätter och att även etapp 2 genomförs är av stor vikt för Sölvesborg och Blekinge, eftersom sträckan tillhör det regionalt prioriterade vägnätet för både godstransporter och pendling. Sölvesborgs kommun riktade kritik mot att sträckan delats upp i två etapper i sitt yttrande över länstransportplanen för Blekinge 2026–2037 och den kritiken består, även om vi har förståelse för att indelningen skedde med hänsyn till ekonomin. Sträckan är i behov av förbättringar för såväl trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Eftersom den första etappen av åtgärderna på riksväg 15 redan är upptaget som namngivet objekt i den regionala transportplanen är det inte konstigt att etappen inte omnämns i den nationella planen. Sölvesborgs kommun saknar dock etapp två av ombyggnaden och anser att åtgärden behöver säkerställas. Utökade medel till länstransportplanerna hade varit en möjlig lösning för detta, om objektet i sin helhet (både etapp ett och två) inte upptas i den nationella planen.

Frida Gustavsson
Trafikingenjör

Magnus Runesson
Teknisk chef

Bilagor

Remissmissiv: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Presentationsunderlag: Intern presentation av planförslaget och förvaltningens bedömning

Beslut sänds till:

Trafikingenjören

Tekniska chefen

Regeringskansliet (li.remissvar@regeringskansliet.se samt kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)