



**Kommunledningsförvaltningen**

Joel Andersson, 0550-88549

joel.andersson@kristinehamn.se

## Yttrande - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

### Allmänt om förslaget

Kristinehamns kommun har mottagit remiss för nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

### Kristinehamns kommuns synpunkter

Kristinehamns kommun anser att remissen är välarbetad och tydlig i sin utformning, de synpunkter som Kristinehamns kommun framför är delvis på de övergripande förutsättningarna för förslaget och delvis på de avvägningar som gjorts inom ramen för förslaget.

### Ökade kostnader innebär mindre infrastrukturinvesteringar

Det framgår i planen att kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökad sedan planens fastställelse, trots detta väljer regeringen att den gällande planen ska fullföljas. Då kostnader för att genomföra projekt ökar innebär detta mindre infrastruktur för skattepengarna. I remissförslaget framgår inte något resonemang för varför en förändrad kostnadsbild inte ger upphov till omprioritering av de projekt som ryms inom gällande plan. Kristinehamns kommun anser att de ökade kostnaderna för att bygga och förvalta infrastruktur är problematiska. Trafikverket bör se över interna kravbilder samt arbetsprocesser, idag ställs höga krav på såväl utredning som för standard, vilket är kostnadsdrivande. Vi vet redan nu att konsekvensen på kort sikt av dessa kostnadsökningar är mindre infrastruktur för pengarna.

I Värmlands län har kostnader för att genomföra befintligt länsplan ökat mer än anslagna medel, vilket innebär att förutsättningarna för att utveckla den regionala infrastrukturen, som är grundläggande för regional utveckling, har minskat betydligt. Under perioden 2022-2025 beräknas 428 miljoner kronor överförbrukas, någon som kompenseras av planperiodens senare skede 2026 – 2033.

### Begränsat utrymme för nya investeringar hindrar utveckling

Det framgår i planförslaget att de ökade kostnaderna har föranlett en förflyttning av projekt och åtgärder från gällande plan framåt i tiden, en nödvändig åtgärd för att hantera den ekonomiska situationen. Kostnadsramen för den nationella planen riskerar att svälla om Trafikverket återupprepar flyttar fram projekt inom vilka

---

KRISTINEHAMNS KOMMUN	E-post	Organisationsnummer
Postadress	kommunen@kristinehamn.se	212000-1868
I. Kommunledningsförvaltningen	Besöksadress	Telefon
681 84 Kristinehamn	Uroxen	0550-88 000 vx
	Kungsgatan 30	Fax
		/Eget_Fax/
		Bankgiro
		110-0213

betydande kostnadsökningar skett, då ramen konstant behöver utökas för att skapa utrymme för nya projekt. Kristinehamns kommun ser det som mycket viktigt att en ny planperiod för den nationella planen innebär nya möjligheter för finansiering av projekt av regional, nationell och internationell betydelse.

### **Statlig medfinansiering av kommunägda hamnar är en förutsättning för ökade godsflöden på sjöfarten.**

Kristinehamns kommun är en av flera hamnägande kommuner runt Vänern. Tillsammans med övriga kommuner i samverkansorganet Vänersamarbetet har man med Trafikverket arbetat för att skapa förutsättningar för ökade godstransporter på Vänern genom att arbeta för en Väner-överenskommelse som syftar till att ta fram ett helhetspaket för att skapa förutsättningar till överflyttning och ökade sjögodsvolymer. Tanken är att kommunerna ska bidra med utveckling av sina hamnanläggningar för att kunna hantera de större fartyg som ombyggda slussar skulle medföra.

Regeringens mål för överflyttning av gods från väg till sjöfart innebär ett behov av ökad kapacitet i hamnanläggningar över hela landet, för att realisera den ökade kapaciteten uppstår ett investeringbehov i hamnanläggningar. Sjöfartens konkurrenskraft gentemot väg- och järnvägstransporter är låg. Det beror på flera saker, bland annat höga statliga avgifter för sjöfart, men också höga hamnavgifter. För att täcka de av staten efterfrågade investeringarna i hamnarna riskerar hamnavgifter att öka och ytterligare försämma sjöfartens konkurrenskraft. Hela logistikkedjan bör ses som en helhet mellan transportslagen där hamnarna utgör en del och inte som en självständig part i hela godstransportsystemet. Hamnarna har dessutom en allt större roll som logistik- och energinoder idag jämfört med tidigare. Satsningar på infrastrukturen i anslutning till och inom hamnområdena är därför av största vikt att beakta. Sjöfartens konkurrenskraft har minskat över tid med sjunkande godsvolymer samt en investerings- och underhållsskuld i många hamnanläggningar som följd. För att realisera målet med en ökad sjöfart krävs förändringar på flera plan som tillsammans bidrar till en stärkt konkurrenskraft för sjöfarten.

De kommersiella hamnarna runt Vänern ägs av kommuner. Vänern bedöms av Trafikverket ha en stor potential för överflyttning av gods till sjöfart. De hamnägande kommunerna runt Vänern har åtagit sig att bidra till den fördubbling av Vänersjöfarten som behövs för att skapa samhällsekonomisk lönsamhet i den statliga investeringen av nya slussar i Trollhättan. Men en fördubbling av Vänersjöfarten ställer nya krav på Väners hamnanläggningar, vilket innebär ett ökat investeringsbehov för hamnägande kommuner. För att kunna dra nytta av de skalfördelar som en ombyggnation av slussar i Trollhättan innebär, där större fartyg kan trafikera Vänern, måste de investeringar som krävs i hamnanläggningarna kunna bäras kommunekonomiskt. Det finns idag inga förutsättningar för kommuner att investera i hamnanläggning i den storleksordning som krävs för att avlasta väg- och järnvägsnätet för godstransporter. Staten behöver möjliggöra investeringsstöd för hamnägande kommuner att investera i sina kommunala hamnanläggningar. Dessa investeringar är nödvändiga för att skapa förutsättningar för överflyttning av gods till sjöfarten.

En lösning på detta är att möjliggöra statlig medfinansiering av kommunalägda hamnanläggningar via en breddad ekobonus. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera hur en förlängd och breddad ekobonus bör utformas, ett uppdrag som ska redovisas den 10 mars 2022. Kristinehamns kommun anser att Trafikanalys förslag på breddad ekobonus är en tydlig förbättring jämfört med

nuvarande ekobonussystem, men att det behöver stärkas ytterligare. Ekobonussystemet som det ser ut nu är inte starkt nog för att stötta sjöfarten i den grad som krävs för att flytta över gods till sjöfart. Förslaget på breddad ekobonus möjliggör att stöd även kan ges till företag, ensamma eller i konsortier i samverkan med andra, och därmed inte enbart till redare som i nuvarande ekobonussystem, men förslaget bör även möjliggöra för kommuner och kommunalägda hamnar att kunna söka statlig medfinansiering för investering i sina hamnanläggningar. I förslaget för breddad ekobonus medges också en ökad budget från 50 miljoner till 80 miljoner per år, men med tanke på de stundande investeringsbehoven i de kommunala hamnarna krävs en långt större ökning av denna budget för att kunna skapa förutsättningar till att stärka hamnarnas konkurrenskraft gentemot andra transportslag och jobba mot de globala målen om fossilfria transporter 2045. De medel som avsätts till ekobonus bör istället ökas till en sådan grad att de motsvarar de behov av omfattande investeringar som kommer att krävas, bland annat i den kommunala hamninfrastrukturen. En sådan breddad ekobonus i kombination med ökade anslag till ekobonusramen skapar förutsättningar för de hamnägande kommunerna i Sverige att bidra till ökad godssjöfart. En sådan förändring av ekobonussystemet kräver förändring i gällande förordning. Finansieringen av förändringen skulle eventuellt kunna hanteras genom en överflyttning av medel från budget för stadsmiljöavtal till ekobonus.

För att skapa bättre förutsättningar för en konkurrenskraftig sjöfart vill Kristinehamns kommun se följande åtgärder:

- En breddning av ekobonussystemet enligt trafikanalys förslag, med ytterligare utökning som möjliggör för kommuner samt kommunalägda hamnbolag att söka investeringsstöd.
- De medel som avsätts till ekobonus bör ökas för att kunna täcka del av de omfattande investeringar som kommer att krävas i bland annat kommunal hamninfrastruktur.

**Nobelbanan, Värmlandsbanan samt kortad restid mellan Stockholm och Oslo**  
 Kristinehamns kommun är en av kommunerna inom stråket mellan Oslo – Stockholm och har länge arbetat för bättre järnvägsförbindelser i stråket mellan Stockholm och Oslo. För Kristinehamns kommun är en utbyggnad av dubbelspår på Värmlandsbanan (i första hand mellan Kil- Kristinehamn) samt en ny järnväg mellan Kristinehamn och Örebro (Nobelbanan) några av kommunens allra viktigaste utvecklingsfrågor, då Kristinehamn på ett sådant sätt skulle bli en naturlig del av två starka arbetsmarknader. Kristinehamn ser mycket positivt på resultaten i Trafikverkets ÅVS för Stockholm - Oslo, som presenterar ett mål om att restider på järnvägen ska minska till under tre timmar. Detta ska göras genom att Mäljarbanan och Värmlandsbanan västerut från Kristinehamn rustas upp samt att nya kopplingar i form av Nobelbanan och Gränsbanan byggs. Värmlandsbanan har utretts sedan 1990-talet i olika omgångar och Kristinehamns kommun är också mycket positiva till resultaten i den fördjupade utredningen för Värmlandsbanan som avslutades 2021. Utredningen pekar tydligt ut behovet av dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kristinehamn och Kil, som ett första steg på en stegvis utveckling v järnvägen mellan Stockholm och Oslo. Kortare restid enligt målen i ÅVS-en skulle göra tåget konkurrenskraftigt mot flyget för långväga transporter och bidra till att knyta ihop arbetsmarknadsregioner, näringsliv, utbildning och andra funktioner inom stråket. Det skapar ytterligare förutsättningar för hållbara transporter i stråket.

Kristinehamns kommun står bakom samtliga åtgärder som behövs för en utveckling av järnvägstrafiken i stråket. Kapacitetsbristen är stor och Värmlandsbanan är den största flaskhalsen i stråket. Det leder till förseningar och oförutsägbarhet för tågtrafiken. Både gods- och persontrafik har ökat och det finns inte utrymme för fler tåg. En utbyggnad av dubbelspår på Värmlandsbanan är ett första steg för att utveckla stråket Oslo-Stockholm. För Kristinehamns kommun är det mycket angeläget att Trafikverket så snabbt som möjligt kan starta en lokaliseringsutredning för Nobelbanan. Kommunen har själv reserverat mark för ny järnväg, men detta är utifrån egna utredningar och underlag. Det är mycket viktigt för de privatpersoner och företag som berörs av kommunens markreserat att så snabbt som möjligt få en tydlighet i var en ny järnväg kan komma att gå. Kommunen behöver även ha klarhet i på vilket sätt bangårdsområdet i Kristinehamn kan påverkas av Nobelbanan. Bangårdsområdet är inte detaljplanlagt och ägandet är splittrat mellan kommunen, staten och privatpersoner. Det finns en relativt stor konkurrens om marken och ju längre tiden går desto större är sannolikheten att utveckling sker som kan vara negativ för lokalisering och byggandet av Nobelbanan. Kristinehamns kommun anser även att det olyckligt att det föreslagna mötesspåret i Kristinehamn finns med i planförslaget. Objektet föreslogs i Trafikverkets ÅVS då det skapar stor nytta i form av kapacitetsvins och att det har god samhällsekonomisk nytta. Den typen av projekt bör genomföras så snabbt som möjligt så dess goda effekt kan skapa nytta under en längre tid.

Det är olyckligt att de åtgärder som enligt Trafikverkets ÅVS och fördjupade utredning kommer fram till behöver bli undanträngda av Trafikverkets ökade interna kostnader samt höghastighetsprojekt. Dessa åtgärder är väl utredda och planeringsmogna och uppfyller väl kriterierna för att kunna inrymmas i nationell plan. De är också kostnadseffektiva - samhällsekonomiskt lönsammare än nya stambanor - och till stora delar att betrakta som små åtgärder i ett nationellt sammanhang. Prioriteringarna har en tydlig nationell nytta. En så stor satsning som utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg borde kunna finansieras i ett eget sammanhang och med en egen finansiering, exempelvis genom lån.

Kristinehamns kommun ser positivt på att Trafikverket öppnar upp för alternativa finansieringsmodeller för infrastruktur, samt att man föreslår en formell utredning tillsammans med Norges myndigheter för gränsöverskridande transporter.

Marie Oudin  
Kommunstyrelsens ordförande

Martin Willén  
Kommundirektör