

Kommunstyrelsen

Plats: Digitalt, Teams

Tid: 14:00 - 16:50

§ 1-20

Annika Sjöstedt (S) ordförande § 1-11 och 13-20

Rolf Jönsson (C) ordförande § 12

Beslutande:

Dan Orvegren (S)

Annika Sjöstedt (S)

Rolf Jönsson (C)

Pirjo Veteli (S)

Yvonne Andreasson (S)

Molham Alshooykh (S)

Annika Lande (V)

Klavs Wix Nielsen (KD)

Malin Åman (C)

Patrik Krupa (M)

Max Nielsen (SD)

Tommy Holmgren (SD)

Eva Sepsei (SD)

Ersättare för:

Morgan Bengtsson

Jäv § 12. Ersätts av Kent
Kullman (S)

Ordförande § 12

Joakim Thalsö

Övriga deltagare:

Irene Robertsson, kommunchef

Anna-Karin Johansen, sekreterare

Kent Lindh, teknisk resurs

Kent Kullman (S)

Torsten Cairenius (M)

Matilda Frigård Danielsson, dataskyddsbud § 2

Fredrik Anderberg, IT-chef § 2

Oskar Sandberg, planarkitekt och bygglovsinspektör § 6-7

Öjvind Hatt, samhällsutvecklingschef § 6-10

Sekreterare:

.....
Anna-Karin Johansen

Ordförande:

.....
Annika Sjöstedt

Justerande:

.....
Molham Alshooykh

.....
Rolf Jönsson

Anslagsbevis:

Protokollet är justerat 2022-02-01 och anslås under perioden 2022-02-01 - 2022-02-23. Protokollet finns på kommunledningsförvaltningen och tillkännages på kommunens digitala anslagstavla www.olofstrom.se

Kommunstyrelsen

KS § 5/2022

KS 2021/3281

§ 5/2022 Yttrande - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (TRV2021/79143)Kommunstyrelsens beslut:

Kommunstyrelsen avger yttrande enligt förvaltningens förslag.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen remitterat sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

Yttrande/Bedömning

I förslaget till utformning av planperioden för Sveriges transportinfrastruktur 2022 - 2033 lyfts Sydostlänkens betydelse på nationell nivå fram:

"Planförslaget innehåller stora systemutvecklande satsningar på stråken södra/västra Sverige–mellersta Sverige–Västerbotten och Norrbotten. Det handlar i huvudsak om sedan tidigare beslutade objekt i tre delsträckor på nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg, en förlängning av järnvägen mellan Älmhult och Olofström ner till kusten vid Karlshamn samt i Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå." (7.3.3.1. Järnväg)

Med utgångspunkt från detta vore det rimligt att förvänta att projektet skulle prioriteras, inte minst eftersom det ger stor samhällsekonomisk nytta samtidigt som det är av begränsad omfattning.

Så är emellertid inte fallet. Med hänvisning till kraftiga konstaterade, beräknade och förväntade kostnadsökningar föreslås istället att Sydostlänken ska skjutas på framtiden och inte byggas klart förrän någon gång efter 2033 – om projektet erhåller finansiering då, vill säga: Enligt Trafikverket "måste (det) också vara möjligt att ompröva objekt, och detta måste ske så pass tidigt i planeringsprocessen att det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta objektet utgå ur planen."

Det är en klen tröst i sammanhanget att det inte bara är Sydostlänken som drabbas detta:

Tabell 14 Objekt i gällande plan som förskjutits i tid med statlig finansiering efter 2033 (exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadsförhandlingar). Miljoner kronor.

Kommunstyrelsen

KS § 5/2022

KS 2021/3281

Objekt	Nytt i plan 2018-2029	Total kostnad i plan 2018-2029, prisnivå 201702		Total kostnad i plan 2022-2033, prisnivå 202102		Andel kostnad till och med 2033, %
		Kostnad efter 2029, prisnivå 201702	Kostnad efter 2029, prisnivå 201702	Kostnad efter 2022-2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2022-2033, prisnivå 202102	
E4 Kongberget–Gnarp		965	0	2 103	489	77
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	X	5 027	1 403	7 237	6 470	11
E16 Borlänge-Djurås	X	400	0	832	674	19
Alvesta, triangelspår	X	134	0	295	150	49
Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet	X	578	0	796	300	62
Rv 26 Hedenstorp – Månseryd	X	144	0	321	210	35
Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	X	2 423	823	5 227	3 283	37
Maria–Helsingborg C, dubbelspår	X	3 185	2 435	4 092	3 192	22
E22 Ronneby Ö – Nättraby	X	704	0	1 039	500	52
Summa objekt i gällande plan med finansiering efter 2033					15 268	

Det är väl dokumenterat hur nya järnvägssatsningar ger skjuts åt utvecklingen i den region som berörs, och så kommer givetvis att bli fallet här också - om bara Sydostlänken byggs.

För Olofströms och hela regionens vidkommande är det dock betydligt mer som står på spel – och här är just tidsaspekten avgörande. Faktiskt så pass att man utan att ta till överord kan säga att om Trafikverket drar ut på byggandet av Sydostlänken, så drar verket samtidigt

Kommunstyrelsen

KS § 5/2022

KS 2021/3281

undan mattan för en av södra Sveriges största privata arbetsplatser, om inte rent av den största.

Hur pass angeläget det är att Sydostlänken genomförs som planerat kan i koncentrerad form uttryckas såhär:

Enligt Statistiska Centralbyråns senaste branschöversikt var Olofström 2017 med 41 % den kommun i Sverige som hade högst andel sysselsatta inom fordonsindustrin, faktiskt nästan dubbelt så mycket som Södertälje på plats nummer två.

Nuteks analys "Fordonsindustrin i nationell och regional belysning" från 2009 och fackförbundet Unionens konjunkturrapport från november 2018 konstaterar att fordonsindustrin har en sysselsättningsmässig multiplikatoreffekt på 2,6. Varje anställd ger alltså arbete åt betydligt fler inom andra branscher som t.ex. service- och konsultsektorn.

Volvo Cars har sedan tillkännagivandet från infrastrukturminister Thomas Eneroth 2018 utgått ifrån att leveranserna av plåt detaljer till andra enheter inom koncernen efter 2030 ska kunna ske fossilfritt och tillförlitligt, tack vare Sydostlänken. I nuläget lämnar tre fullastade godståg Olofström varje dag – om projektet istället skjuts på framtiden kommer dessa produktionsvolymerna att läggas på andra enheter inom koncernen i takt med att nya investeringar görs där.

Sedan Trafikverket förslag om att istället skjuta fram projektet till någon gång efter 2033 gått ut på remiss, har ledningen i Olofström med enfaset slagit fast att Sydostlänkens planerliga genomförande är avgörande för om det även i fortsättningen ska ske några större investeringar i anläggningen. Koncernens klimatmål ligger fast och skjuts inte upp för att Sydostlänken gör det.

(BLT/Sydöstran 2021-12-16)

SCBs statistik över antalet förvärvsarbetande i kommunerna 2020 visar att Olofström hade 7 320 heltidssysselsatta dagtid. Med drygt fyrtio procent av dessa anställda inom fordonsindustrin och ovan angivna multiplikatoreffekt är uppemot 8 000 arbetsplatser på lokal och regional nivå således beroende av att industrin kan fortsätta att utvecklas.

Enbart de långsiktigt positiva effekter på orterna som berörs av en järnvägsförbindelse från Södra stambanan till Blekinge kustbana motiverar i sig att Sydostlänken kommer till stånd i närtid.

Om projektet inte genomförs inom nuvarande tidsram riskerar konsekvenserna att bli hart när oöverskådliga.

Sydostlänken har således en nyckelroll på såväl kort som lång sikt.

Om den byggs enligt gällande tidplan.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

- Utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv får Trafikverkets förslag om senareläggning av Sydostlänken till efter 2033 gravt negativa konsekvenser i hela regionen, och i synnerhet i Olofströms kommun.

Kommunstyrelsen

KS § 5/2022

KS 2021/3281

- *Beslutet har inte föregåtts av dialog med berörda grupper.*
- *Konsekvenserna utifrån ett jämställdhetsperspektiv för kvinnor/flickor, män/pojkar och/eller icke binära får betecknas som neutrala.*

Beslutsunderlag

*Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
Tjänsteskrivelse.*

Beslutet skickas till

*Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet): i.remissvar@regeringskansliet.se,
kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.
Samhällsutvecklingschef*



OLOFSTRÖMS
KOMMUN

Kommunstyrelsen

KS § 5/2022

Protokoll
Sammanträdesdatum
25.01.2022

7(7)

KS 2021/3281