

Kommunstyrelsen

§ 32

Dnr 2021-000740 011

Remiss: Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram ett förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Planförslaget i sin helhet finns att hämta på www.trafikverket.se/nationellplan. Planförslaget har remitterats brett bl a till samtliga kommuner. Även Region Blekinge i egenskap av regionförbund, planupprättare (Länstransportplan) samt regional kollektivtrafikmyndighet lämnar yttrande. Yttrande ska vara Regeringskansliet tillhanda senast den 28 februari 2022. Regeringen fattar det slutliga beslutet om den nationella transportplanen våren 2022.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen är beslutad av riksdagen och uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta styr i stor utsträckning innehållet i planförslaget eftersom många av investeringarna inom utvecklingsanslaget redan är in-tecknade i den gällande planen. Därtill har kostnaderna för investeringar i gällande plan ökat sedan planens fastställelse. Regeringen har också angett att Norrbottniabanans

Kommunstyrelsen

etapp Skellefteå-Luleå ska påbörjas och en fortsatt utbyggnad av det nya digitala signalsystemet ERTMS är nödvändig. Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor. Trafikverket har därför i första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt i den gällande planen. För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid. Trafikverket föreslår att detta i första hand bör handla om investeringar som inte påbörjats men vars bedömda kostnad ökat betydligt sedan gällande plan fastställdes. I förslaget till senareläggningar har bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse varit vägledande. För väginvesteringar har kostnadseffektiva åtgärder för att minska antalet omkomna prioriterats.

För Blekinges finns följande namngivna åtgärder i planen:

Trimnings- och miljöåtgärder

E22, Ronneby Väst, ombyggnad trafikplats

Investeringar

E22, Lösen-Jämjö (pågående)

Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)

E22, Ronneby Ö-Nättraby

Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana

Ombyggnationen av trafikplats Ronneby Väst planeras bli genomförd under planperiodens första halva. Såväl E22 Ronneby Ö-Nättraby som Sydostlänken samt mötesspår och hastighetshöjning på Blekinge kustbana skjuts fram i tid. Det från en planerad byggstart 2024-2029 till 2028-2033.

Bedömning

Ronnebys förutsättningar

Ronneby kommun ligger centralt belägen i Blekinge. Här passerar och knyts fler viktiga trafikstråk samman. E22 som går genom hela kommunen i öst-västlig riktning ingår i TENT-T (Transeuropeiska Transportnätverket) och är framförallt viktig för långväga godstransporter, för arbetspendling och turistresor. Rv 27 som går igenom hela kommunen i nord-sydlig riktning trafikeras av såväl tunga transporter som av arbetspendlare inom och mellan arbetsmarknadsregionerna. Blekinge kustbana utgör en pulsåder i länets

Kommunstyrelsen

kollektivtrafik och ingår i Öresundstågstrafikens system i södra Sverige. Resandet är omfattande. I kommunen ligger också Ronneby flygplats, en av de utpekade nationella flygplatserna i Sverige och del av TENT-T.

Kommunens synpunkter på förslaget

Såväl E22 som Blekinge kustbana och en framtida sydostlänk har en avgörande inverkan på länets utveckling. Därför är Ronneby kommun starkt kritiska till att samtliga planerade investeringar i Blekinge förskjuts framåt i tid. Det är av allra högsta vikt att nuvarande plan fullföljs enligt de tidplaner som tidigare ställts upp.

En ombyggnation av E22 på sträckan Ronneby Ö-Nättraby är mycket viktig ur flera aspekter – såväl för långväga gods- och persontransporter som för arbetspendling och turistresor. Sträckan har ett trafikflöde nära kapacitetstaket och det är ofta störningar på sträckan. Åtgärden har varit aktuell under en längre period och arbetet med vägplanen har kommit en bra bit på vägen. Ombyggnad av E22 på denna sträcka förstärker också de satsningar som har gjorts och görs på rv 27 via länsplanen då båda är en del av Baltic Link och en viktig länk mellan sydöstra Sverige och västkusten. En försenad byggstart sätter stor press på den redan överbelastade vägen. Kommunen framhåller vikten av att vägen byggs ut enligt nu gällande plan och att ombyggnationen prioriteras trots att dagens väg är mötteseparerad. Kommunen anser vidare att rv 27 är ett så viktigt transportstråk att vägen borde vara en del av nationella vägnätet och att satsningarna därmed borde hanteras i nationell plan istället för länsplan.

Blekinge kustbana har en avgörande inverkan på länets utveckling. Kustbanan är pulsådern i Blekinges kollektivtrafiksystem och antalet resenärer är idag 10 ggr större än för 30 år sedan. Under senare år har ökningen avtagit i takt med att trafikstörningar ökat. Mötesspåret väster om Ronneby är en av flera avgörande åtgärder för att öka robustheten och lindra effekterna av trafikstörningarna som är mycket viktigt för tillförlitligheten i tågtrafiken. Vidare är Ronneby kommuns visionsbild att möjliggöra ett stationsläge vid en utbyggnad av mötesspår vid Kallinge. Kommunen ser att mötesspåret ska placeras på ett sådant sätt att de möjliggör ett framtida stationsområde i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport, där det genererar störst framtida nytta. Ett stationsläge ger förutsättningar att i större skala åka kollektivt, både till och från flygplatsen, F17 och Försvarsmaktens verksamhet samt till Kallinge med omland. På sikt finns också möjlighet att utveckla ett strategiskt beläget nav för transportbyten.

Ett långsiktigt mål med Kustbanan är att kunna resa mellan Malmö-Karlskrona på två timmar. Målet medför ca 15 minuters restid mellan Blekinges kuststäder vilket underlättar pendling och gör arbetsmarknaden

Kommunstyrelsen

starkare. Ronneby kommun ställer sig positiva till förbättrad tågkommunikation mellan Karlskrona och Malmö, men ser inte att Kustbanans framtida utveckling bör ske på bekostnad av nedläggning av tågstoppen på de mindre orterna i länet. En framtida uträtning ger stora konsekvenser för människor boende i länet och en prioritet bör vara två parallella system; ett regionaltåg med få stopp och kortare restider samt ett lokaltåg som stannar på fler orter.

Sydostlänken är mycket viktig för länet. Den skapar en bättre funktionalitet i det nationella transportsystemet på järnvägen och kopplar samman mellersta och södra Sverige samt ger nya transportvägar för svensk basindustri. Behovet av vägtransporter minskar och hårt belastade sträckor på Södra stambanan och Skånebanan avlastas. En utbyggd bana kan även användas för lokal persontrafik. Utan Sydostlänken riskerar länets största, och södra Sveriges fjärde största, arbetsgivare Volvo att inte uppnå sina miljömål. I värsta fall riskeras 10 000 arbetstillfällen i storregionen inräknat underleverantörer.

Ronneby kommun vill också betona vikten av ett trafikslagsövergripande synsätt som inkluderar flyget och poängtera Ronneby flygplats betydelse för kommunen, regionen och nationellt. Flyg är det enda transportmedlet för att få rimliga restider för resenärerna, både från företag och offentlig sektor samt privatpersoner, som ska till Stockholm med omnejd eller ännu längre norrut och flygplatsen är en del av TENT-T.

Kommunen anser vidare att de nya stambanorna i sin helhet ska lyftas ut från planen och den ordinarie anslagsfinansieringen. Detta skulle ge utrymme för såväl vidmakthållande som att genomföra åtgärder som redan har kommit så långt att de ligger i byggstartsplaneringen. Även projektet med nya stambanor vinner rimligen på att drivas och genomföras separat, jämför Öresundsbrokonsortiet.

Blekinge är beroende av infrastrukturåtgärder i våra grannlän för bra förbindelser med målpunkter såsom Malmö/Köpenhamn, Göteborg och Stockholm. Region Skånes prioritering att bygga dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och Region Kronobergs motsvarande åtgärd mellan Alvesta och Växjö är båda nödvändiga för Blekinges kommunikationer med omvärlden. Den utökade kapaciteten är mycket viktig för att tågtrafiken ska ha den spårkapacitet som behövs för att vara ett robust och attraktivt alternativ.

Kommunen anser vidare att det med utgångspunkt i hamnarnas betydelse för svensk export och import bör finnas ökade möjligheter från staten att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. I TEN-T nätverket utgör Blekinges hamnar lösa ändar då det saknas koppling till Scan Med korridoren i Sverige. Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan

Kommunstyrelsen

göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och förlänga Baltic Adriatic korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg.

Slutligen vill kommunen visa på behovet av att medelsfördelningen i den nationella planen, som nu utgår från befolkningsprognoser i SCB och annan statistik, i större utsträckning måste fördelas för att bidra till att arbetsmarknader kan förstöras. Investeringsnivåerna i de senaste tre nationella planerna för Kronoberg, Kalmar och Blekinge län har legat på låga nivåer jämfört med riksgenomsnittet. 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.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta att anta ovanstående som Ronneby kommuns remissvar

Arbetsutskottets beslut 2022-01-17

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås föreslår kommunstyrelsen att anta ovanstående som Ronneby kommuns remissvar.

Deltar i debatten

I debatten deltar ordförande Roger Fredriksson (M) och ledamot Magnus Pettersson (S).

Propositionsordning

Ordförande Roger Fredriksson (M) konstaterar att föreligger ett förslag till beslut och det är arbetsutskottets. Ordförande ställer proposition på arbetsutskottets förslag och finner att kommunstyrelsen bifaller detsamma.

Beslut

Kommunstyrelsen antar ovanstående som Ronneby kommuns remissvar över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 .

Exp:

Helena Revelj

Infrastrukturdepartementet

Kommunstyrelsen

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande