

# Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

## Sammanfattning

Region Blekinge är en av remissinstanserna för Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037. Remissvar ska lämnas till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 15 april 2024. Tillsammans med inkomna synpunkter från berörda remissinstanser kommer inriktningsunderlaget vara grunden för den infrastrukturproposition som Regeringen tar fram under 2024. Propositionen kommer i sin tur att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell plan för transportinfrastrukturen, parallellt med detta kommer Region Blekinge i egenskap av länsplaneupprättare få i uppdrag att ta fram en länstransportplan.

Trafikverket fick den 15 juni 2023 i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Utformningen av inriktningsunderlaget skulle tas fram efter samråd med landets länsplaneupprättare för att bidra med bedömningar och fakta. Region Blekinge lämnade inspel till Trafikverket under hösten 2023 och detta inspel kommer vara grunden i regionens svar på inriktningsunderlaget.

## Region Blekinges utgångspunkter

Blekinge är Sveriges minsta region sett till yta och den tredje minsta regionen sett till befolkning. Samtidigt är det den sjätte mest tätbefolkade regionen i landet vilket gör att förutsättningarna för en god infrastruktur med bra kommunikationer är god. Region Blekinge fick för perioden 2022-2033 en tilldelad ram till länsplan på 610 miljoner kronor. Det gör Blekinges plan till den tredje minsta i landet. Utgångspunkten i Region Blekinges svar kommer dels vara de synpunkter som lämnats inför inriktningsplaneringen, dels det svar som, tillsammans med positionspapperet för infrastruktur, tagits fram inom det tvärregionala samarbetet Regionsamverkan Sydsverige (RSS). Region Blekinge vill lyfta följande punkter:

- **Öka tilldelningen till länsplanerna**
- **Samfinansiering av åtgärder i nationell plan urholkar länsplanerna**
- **Åtgärder som ligger i plan måste fullföljas**
- **Kostnadskontrollen för objekt i såväl nationell som regional plan måste förbättras**
- **Satsa på ett sammanhållet järnvägssystem – de anslutande regionala banorna behöver prioriteras högre**
- **Tydliggör hur regionerna kan ta del av de externa infrastrukturpotterna**
- **Tydliggör hur regionerna, i form av länsplaneupprättare, ska förhålla sig till infrastrukturens roll kopplat till försvaret**
- **Möjliggör för nyinvesteringar**
- **Ekonomisk ram på +20 % är det enda rimliga alternativet**
- **Region Blekinges prioriterade satsningar: Sydostlänken, E22 Björketorp-Nättraby, mötesspår Bredåkra på Blekinge Kustbana och Blekinge Kustbana ny sträckning (Sölvesborg-Karlshamn)**

## Region Blekinges synpunkter

Inriktningsunderlaget är ett gediget material som, med bilagor, omfattar mer än 700 sidor. Region Blekinge har som avsikt att svara på de delar som bedöms vara av största vikt för Blekinges regionala utveckling. Region Blekinges svar på inriktningsunderlaget kommer dels vara en utveckling av de synpunkter som delgivits inför inriktningsplanering för att se hur inriktningsunderlaget förhåller sig till dessa, dels nya synpunkter som ett direkt svar på vad inriktningsunderlaget lyfter fram. Avslutningsvis kommer de infrastrukturåtgärder som Region Blekinge prioriterar att lyftas fram.

## Öka tilldelningen till länsplanerna

Inriktningsunderlaget lägger stor tyngd vid underhåll för att komma till rätta med den underhållsskuld som finns på landets infrastruktur. Samtidigt är trafiksäkerheten en viktig fråga där mötesseparering bedöms vara en nyttig och lönsam åtgärd för ändamålet. Här lyfts åtgärder på det regionala vägnätet upp som de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Detta bör då även återspeglas i föreslagen ramfördelning, men så är inte fallet. Oavsett ramnivå ligger den procentuella fördelningen till länsplanerna på samma låga nivå som tidigare, cirka 5 procent av den totala ekonomiska ramen.

Länstransportplanens möjligheter att förbättra trafiksäkerheten på de regionala vägarna och bidra till ett klimatanpassat sätt att resa, genom bland annat en utbyggd cykelinfrastruktur, är väsentlig. Bristerna på det regionala vägnätet är betydande och står inte i proportion till medlen i länsplanen. Möjligheterna att bygga ut riksvägarna till 2+1 vägar med mitträcke, tillsammans med åtgärder som behövs för att förbättra möjligheterna för hållbara resor, är närmast orimliga att åstadkomma med dagens tilldelning. Region Blekinge ser att det finns behov av att lyfta betydelsen av länsplanerna för att kunna uppnå de transportpolitiska målen och således öka tilldelningen till länsplanerna.

## Samfinansiering av åtgärder i nationell plan urholkar länsplanerna

Som tidigare diskuterats är medlen i länsplanerna betydligt lägre än vad behoven är på de regionala vägarna. Kombinationen av begränsade medel och ökade kostnader gör att utrymmet i länsplanerna begränsas avsevärt, möjligheterna till nyinvesteringar i nödvändig infrastruktur uteblir. För att göra det hela än mer besvärligt ställs det krav på att länsplanerna är med och samfinansierar vissa åtgärder på det statliga väg- och järnvägsnätet för att åtgärder i den nationella planen ska kunna genomföras. För Blekinges del är detta av betydande karaktär då det i nuvarande plan (2022-2033) initialt medförde öronmärkta medel i länsplanen till tre järnvägsåtgärder i nationell plan; Sydostlänken, kapacitetsåtgärder inklusive mötesspår på Blekinge kustbana samt ny järnväg mellan Sölvesborg-Karlshamn. Potten till den sista åtgärden flyttades dock efter besked om att Sölvesborg-Karlshamn inte lyftes in i nationell plan.

Åtgärderna i Blekinge, som omfattas av nationell plan, är av stor betydelse för länet. Risken med en alltför stor andel samfinansiering är dock att andra viktiga åtgärder på det regionala vägnätet som länsplanen ska bekosta, uteblir. På så sätt ställs åtgärder i nationell plan och regional plan emot varandra. Det saknas också tydliga riktlinjer vad som gäller för samfinansiering av åtgärder i nationell plan, varför vissa åtgärder kräver samfinansiering och på vilken nivå samfinansieringen ska ligga. Uppfattningen är att desto mer pengar som läggs på samfinansiering, desto större är möjligheten att objektet genomförs/lyfts in i nationell plan. Det finns en uppenbar risk med detta, inte minst för en region som Blekinge med en ytterst begränsad planbudget. Inriktningsunderlaget tycks inte belysa denna problematik, Region Blekinge anser att detta måste lyftas i arbetet med den kommande nationella planen.

### **Åtgärder som ligger i plan måste fullföljas**

Inför arbetet med nationell plan 2022-2033 var det från nationell håll tydligt med att ”lagt kort ligger”, det vill säga att de åtgärder som finns med i nationell plan kommer att genomföras. Inför arbetet med ny nationell plan 2026-2037, har tongångarna ändrats. I såväl regeringens direktiv som i det remitterade inriktningsunderlaget lyfts möjligheten att ompröva namngivna åtgärder i nationell plan där förutsättningarna, exempelvis kostnadsökningar, ändrats. Inriktningsunderlaget lyfter att planeringsprocessen behöver återgå till dess ursprungliga form där åtgärder som ligger sent i planperioden inte är låsta.

Region Blekinge står fast vid att de objekt som finns med i nuvarande nationell plan måste genomföras utan större förändringar. Trovärdigheten för den nationella planen riskerar att undermineras när beslutade objekt plötsligt förändras eller plockas bort på grund av felaktiga kostnadsbedömningar i ett tidigt skede. E22 Ronneby Öst-Nättraby, numera Björketorp-Nättraby, är ett tydligt exempel på detta.

Om objekt trots allt ska omprövas, behövs en bättre dialog mellan staten och berörda parter. Det finns också ett behov av en större transparens från staten inför regeringens återkommande byggstartsbeslut. Det behövs en bättre återkoppling från staten om de motiv och överväganden som legat till grund för de prioriteringar som görs i de långsiktiga infrastrukturplanerna. Vidare bör det redovisas vilka ställningstaganden som har gjorts avseende de investeringsobjekt som inte inryms i den nationella planen.

### **Kostnadskontrollen för infrastrukturåtgärder måste bli bättre**

Behovet av en bättre kostnadskontroll för infrastrukturåtgärder, både i nationell plan och i länsplaner, är stort. Detta är något som identifierats redan i direktivet till Trafikverket. Oavsett anledning till de skenande priserna på infrastrukturåtgärder behöver någonting göras där de tidiga kalkylerna behöver vara mer precisa. Samhällsnyttan i åtgärder är beroende av kostnaden där en ökad kostnad i ett projekt generellt sett innebär en lägre nytta. För att kunna göra rätt prioriteringar i ett tidigt skede krävs således mer precisa kostnadsbedömningar.

Trafikverket belyser denna problematik i inriktningsunderlaget och har redan nu tilltagit åtgärder för att förbättra kostnadskontrollen. Region Blekinge ser positivt på detta som ett steg i rätt riktning. Förenkling och effektivisering av planprocessen tillsammans med innovation och utveckling i byggandet av infrastruktur är ytterligare faktorer som kan bidra till en bättre kostnadskontroll och något som behöver ses över.

### **Satsa på ett sammanhållet järnvägssystem – de anslutande regionala banorna behöver prioriteras högre**

Vikten av ett sammanhållet järnvägssystem där de regionala banorna är en del av helheten behöver belysas. För att kunna bygga upp ett tryggt och pålitligt och hållbart infrastruktur- och trafiksystem krävs investeringar och satsningar på den befintliga infrastrukturen där de regionala banorna, till exempel Blekinge Kustbana och Kust- till kustbanan, är av central betydelse. En bibehållen funktionalitet av befintlig infrastruktur är dessutom av stor betydelse ur ett beredskapsperspektiv.

I Regeringens direktiv till inriktningsuppdraget anges bland annat att utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärka näringslivets förutsättningar. Samtidigt ska ett nationellt perspektiv bidra till sammanhängande stråk som ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Region Blekinge ser betydande samhällsvinster av att inriktningsunderlaget på ett tydligare sätt belyser vikten av ett sammanhängande, fungerande järnvägssystem där de regionala banornas betydelse lyfts fram.

### **Tydliggör hur regionerna kan ta del av de externa potterna till infrastrukturen**

I tidigare nationella planer har olika potter tagits fram som ska gå till specifika åtgärder, till exempel mötesseparering och cykelåtgärder. Överlag är detta ett positivt inslag som möjliggör att den nationella planen kan vara med och bekosta delar av åtgärderna i länsplanerna. Region Blekinge upplever det som problematiskt och otydligt hur dessa potter fördelas och hur länsplaneupprättarna kan ta del av och räkna in dessa medel i planbygget. Region Blekinge önskar därför att processen för detta tydliggörs.

Region Blekinge kan inte se att detta lyfts fram i inriktningsunderlaget. Det är nödvändigt att, när beslut om vilka externa potter som kommer tillskapas i nationell plan, detta förtydligas så att planeringsförutsättningarna för länsplanen blir bättre. Alternativet, vilket vi föredrar, är att de externa potterna tas bort och motsvarande summa tillförs länsplanerna, på så sätt får regionerna prioritera vad tillskottet ska läggas på.

### **Infrastrukturens roll kopplat till försvaret behöver tydliggöras**

I samband med det europeiska säkerhetsläget och Sveriges inträde i NATO bör infrastrukturens roll definieras ytterligare, inte minst kopplat till Trafikverkets uppdrag inom det civila försvaret. Det är önskvärt att inriktningsunderlaget gör en djupdykning i detta för att kunna ge regionerna vägledning i hur de ska arbeta med infrastruktur utifrån detta perspektiv.

Inriktningsunderlaget belyser vikten av goda transportmöjligheter för såväl civilförsvaret som för det militära försvaret. Försvarsmakten ser stora behov av betydande åtgärder i transportsystemet, enligt direktivet ingår dock ej finansiering av åtgärder som motiveras av försvarsskäl i den nationella planen. Enligt inriktningsunderlaget har Trafikverket förtydligat sin roll i totalförsvaret, utvecklat en systematik för krigsduglighet och arbetat med kontinuitetsplanering inom väg och järnväg. Det går dock inte att utläsa hur regionerna, i rollen som länsplaneupprättare, ska beakta försvarets intressen i planbyggandet. Vidare är det oklart om det nyligen ingångna DCA-avtalet får någon påverkan på Region Blekinge i denna roll vilket även det är önskvärt.

## Övriga synpunkter

Inriktningsunderlaget belyser den omfattande problematik som infrastrukturplaneringen genomgår kopplat till kostnadsökningar. Allting blir dyrare vilket gör att utrymmet för nyinvesteringar begränsas. Stor fokus läggs på underhåll av befintlig infrastruktur för att bibehålla dagens funktionalitet, vilket i sig är viktigt och något som Region Blekinge står bakom. För att komma till bukt med den enorma underhållsskulden krävs ett omfattande underhållsarbete på den statliga infrastrukturen för att säkra dagens och morgondagens funktionalitet. Samtidigt finns det ett omfattande behov av nyinvesteringar för att öka kapaciteten och redundansen i det svenska väg- och järnvägsnätet. För den gröna omställningen krävs stora åtgärder på järnvägssystemet, såväl trimningsåtgärder som nya, större åtgärder. Möjligheterna för godstransporter på järnväg behöver förbättras, detsamma gäller möjligheter för arbetspendling. Att endast vårda det vi har resulterar i att det, med dagens planeringsram, inte kommer finnas möjlighet för nya investeringar vilket riskerar att hämma både den regionala utvecklingen och Sveriges utveckling i stort.

Inriktningsunderlaget redovisar en ramfördelning för fem olika ramnivåer; -20 procent, -10 procent, 0 procent (samma ram som nuvarande plan), +10 procent och +20 procent. Region Blekinge ser +20 procent som det enda rimliga alternativet. I detta alternativ räcker medlen till för underhåll för att upprätthålla vägarnas och järnvägarnas funktionalitet, genomföra nödvändiga signalinvesteringar, återta allt eftersatt vägunderhåll, utföra så mycket järnvägsunderhåll som är praktiskt möjligt att genomföra, bygga ut BK4-nätet fullt ut och öka anslagen till trimnings- och miljöåtgärder och länsplaner. Denna nivå är också den enda som möjliggör att alla investeringar i den gällande planen kan genomföras i planerad takt plus att det lämnar visst utrymme för nya namngivna åtgärder

## Region Blekinges prioriterade åtgärder

Blekinge har i nuvarande nationell plan ett antal objekt som är av avgörande betydelse för regionens utveckling, detta gäller såväl väg- som järnvägsåtgärder. Utfallet i de två senaste planerna har varit förhållandevis positiva för Blekinge, förutsatt att åtgärderna genomförs som planerat. Sommaren 2023 togs ett beslut om att åtgärden på E22 mellan Nättraby-Ronneby Öst behövde ses över, där kostnaderna blivit för höga. Detta resulterade i att sträckan kortades ner för att uppnå sparkravet på 100 mkr. I början av 2024 kom ett liknande

besked gällande Sydostlänken. På grund av skenande kostnader fick Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på åtgärder som medför en besparing på cirka 500 mkr. Detta har i sin tur lett till att Trafikverket valt att pausa upphandlingen av järnvägsplanen i väntan på besked från regeringen, vilket bedöms göra att den tänkta tidplanen inte håller och projektet kommer således dra ut på tiden. Region Blekinge vill redan i detta skede lyfta de nationella objekt som är av högst betydelse för länet, tre objekt som ligger med i befintlig plan och ett nytt objekt som behöver lyftas in i den kommande nationella planen.

### **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. 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, Blekinge Kustbana och Malmö rangerbangård får ökad kapacitet. Sydostlänken är en satsning av avgörande betydelse för södra Sveriges näringsliv, vilket möjliggör att Blekinges hamnar kan utvecklas, inte minst för Karlshamns hamn som får en gen väg mot Södra Stambanan och kan öka sin transport av gods på järnväg, men erbjuder även en stor potential till förbättrad intermodalitet vilket positivt kan bidra med såväl ökad redundans som stärkt resiliens i transportsystemet. För Volvo i Olofström är Sydostlänken av avgörande betydelse för att företaget ska kunna nå sitt miljömål och således kunna fortsätta sin verksamhet i Blekinge. En utbyggnad av Sydostlänken ger dessutom nya förutsättningar för persontrafik mellan Södra stambanan/Älmhult och Blekinge och möjliggör en arbetsmarknadsförstoring genom kortare restider. För en hållbar regional utveckling och för att underlätta överflyttningen av vägtransporter till järnvägstransporter är Sydostlänken avgörande för Blekinge och Sydsverige. Detta blir extra tydligt då den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält står klar och godsvolymer över järnväg bedöms öka kraftigt. I och med Sveriges NATO-medlemskap ställs också högre krav på den svenska infrastrukturen. Blekinges strategiska läge i Sveriges sydöstra hörn, med marinbasen i Karlskrona och F17 i Kallinge, innebär att militär materiel och personal kan komma att behöva transporteras genom Blekinge. Betydelsen av Sydostlänken blir då än mer viktig för den militära mobiliteten. Sydostlänken är den enskilt viktigaste infrastruktursatsningen för Blekinge och måste fullföljas enligt gällande tidsplan.

### **E22 Björketorp-Nättraby**

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, på grund av tidigare nämnda kostnadsökningar har åtgärden kortats ner och omfattar numera Björketorp-Nättraby.

Byggstarten av projektet har redan förskjutits något och är i dagsläget planerad till 2027. Region Blekinge vill lyfta betydelsen av att projektet genomförs enligt gällande tidplan utan några ytterligare ändringar.

### **Mötesspår Bredåkra, kapacitetsåtgärder på Blekinge Kustbana**

Blekinge Kustbana och Öresundstågtrafiken 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 kommer att placeras vid Bredåkra på ett sådant sätt att de möjliggör ett framtida stationsområde, för resandeutbyte, i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport.

### **Blekinge Kustbana, ny järnväg mellan Sölvesborg-Karlshamn**

Region Blekinge har en långsiktig ambition att korta ner restiden på Blekinge Kustbana markant. Det finns ett politiskt mål om en restid på två timmar mellan Karlskrona-Malmö och 15 minuter mellan Blekinges kuststäder, för att uppnå en förstora arbetsmarknadsregion. Detta är ett mål som även lyfts inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS). För att möjliggöra detta krävs åtgärder i såväl Skåne som i Blekinge och omfattar åtgärder på Blekinge Kustbana, Skånebanan och Södra Stambanan. Blekinge Kustbana är en av landets krokigaste järnvägar som idag försörjer en av Sveriges mest tätbefolkade regioner. Trafikverket har beskrivit restiden på sträckan som en brist och en åtgärdsvalsstudie togs fram under 2021 vilket ledde till att en överenskommelse om att börja modernisera Blekinge Kustbana genom att bygga en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn togs fram under förra planperioden. 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 därför att åtgärden bör lyftas in kommande nationell plan.

Anna-Lena Malm  
Regional Utvecklingsdirektör

Johan Roman  
Infrastrukturstrateg