



# Länstransportplan för Blekinge 2022–2033

## Förord

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för Blekinges utveckling och främjar bättre kommunikationer, hållbara resor och ökade handelsmöjligheter. Det stärker Blekinge som en attraktiv plats att bo och verka i.

Eftersom framgång i infrastrukturarbete bygger på ett konsekvent och långsiktigt synsätt så har Region Blekinges Länstransportplan för 2022–2033 samma utgångspunkter som den tidigare planen. Behoven är fortfarande desamma, fast nu ännu mera påtagliga. Blekinges regionala utvecklingsstrategi, *Växtplats Blekinge*, anger den gemensamma färdriktningen för hur vi ska utveckla länet. Infrastrukturen är en viktig del av detta och det krävs ordentliga satsningar för att stimulera länets utveckling. Blekinges strategiska läge i Sveriges sydöstra hörn med utmärkta möjligheter för handel över Östersjön, är utgångspunkten i planen. Hamnarna i Blekinge utvecklar sina verksamheter och expanderar för att möta de växande marknaderna i Öst- och Centraleuropa. Detta ställer i sin tur högre krav på bättre väg- och järnvägsnät för att tillgodose och säkra ett fungerande transportsystem.

De skenande kostnaderna på infrastrukturåtgärder gör att vi tyvärr inte får samma utfall som vi hade hoppats på. Befintliga projekt blir dyrare och utrymmet för nya satsningar blir således begränsade. Säkerhetsläget i Europa i och med kriget i Ukraina är ytterligare en faktor som påverkar denna utveckling. Det är svårt att sia om hur detta påverkar godsflöden i ett längre perspektiv. Det behövs ytterligare medel genom en ökad tilldelning för att åstadkomma mer i Blekinge vilket i sin tur hade gynnat svensk import och export.

Åtgärder på järnvägen ligger huvudsakligen i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Precis som i föregående plan lyfter vi behovet av ett hållbart och samtidigt ökat resande, såväl för personresor som för godstransporter, på järnvägen. Därför avsätter vi i Länstransportplanen en betydande del till samfinansiering med nationell plan.

Ett hållbart resande gäller även de kortare resorna. Länstransportplanen ska bidra till hållbara stadsmiljöer och till bättre förutsättningar för cykelpendling. En stadsmiljö där fler väljer att cykla eller åka buss och där bilberoende för de korta resorna minskar. Genom att påbörja en kustnära turismcykelled kan även den hållbara turismen stimuleras genom bättre möjligheter för rekreationscyklande i länet.



Lennarth Förberg  
Regionstyrelsens ordförande i Region Blekinge

## Innehållsförteckning

Förord.....	2
Sammanfattning.....	5
Inledning.....	7
Nuläge.....	7
Arbetsmarknadsförstoring.....	9
Noder och stråk.....	10
Trafikutveckling.....	11
Klimatpåverkan.....	11
Transportinfrastrukturen.....	12
TEN-T.....	15
Blekinges hamnar.....	16
Öka Sveriges konkurrenskraft – satsa på Blekinges infrastruktur.....	18
Gränsöverskridande samverkan mellan olika parter.....	21
Internationell samverkan.....	22
Nationell-regional samverkan.....	23
Nationell-kommunal-näringslivssamverkan.....	25
Regional-kommunal samverkan.....	25
Planens syfte, mål och inriktning.....	26
Prioriterade områden.....	26
Motiv för prioriteringar och åtgärder i planen.....	28
Motiv för prioriteringar.....	28
Hållbara transporter.....	30
Större namngivna åtgärder i länstransportplanen.....	31
Förbifart Backaryd på Riksväg 27.....	31
Förbifart Hallabro på Riksväg 27.....	32
Riksväg 15 delen Olofström – Pukavik.....	33
Större brister/samfinansiering med nationell plan.....	34
Sydostlänken.....	35
Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder.....	35
Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Blekinge Kustbana.....	36
Trimningsåtgärder järnväg.....	37
Mindre åtgärder.....	38

Statlig medfinansiering .....	38
Objekt i Nationell Plan .....	38
Ekonomisk sammanställning .....	39
Statlig planering av transportinfrastrukturen .....	41
Planeringssystemet.....	41
Nationella utgångspunkter för planperioden.....	43
Transportpolitisk proposition och direktiv .....	43
Prioriterade satsningar i Nationell Plan.....	44
Transportpolitiska mål.....	45
Agenda 2030.....	45
Nya stambanor .....	46
Sydsvenska utgångspunkter för planperioden.....	47
Systemanalys för Sverige Infrastruktur.....	47
Positionspapper för infrastruktur .....	47
Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapper .....	47
Positionspapper kollektivtrafik och handlingsplan kollektivtrafik.....	48
Regionala utgångspunkter.....	49
Regional utvecklingsstrategi .....	49
Trafikförsörjningsprogram 2020–2023.....	50
Tågstrategi och tågvision .....	50
Cykelstrategi .....	51
Planeringsprocess och underlag.....	52
Planens tillblivelse, miljöbedömning och samråd .....	52
Samhällsekonomiska beräkningar (SEB).....	52
Barnrättsbaserat beslutsunderlag – barnrättslig reflektion .....	52
Bilagor.....	53

## Sammanfattning

Precis som i tidigare planer är den tongivande utgångspunkten för inriktningen i länstransportplanen Blekinges geografiskt strategiska läge. Positionen vid Östersjön vid Sveriges sydöstra hörn är central för den ökade handeln med Polen, Baltikum och vidare mot Asien. Den geografiska närheten till Öresundsregionen, Sydsveriges största tillväxtmotor ska också betonas, där förbättrad infrastruktur och kommunikationer knyter Blekinge närmre Öresund och kontinenten.

Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i länet men också transportsystemet i ett vidare sammanhang för att knyta ihop Blekinge med övriga Sydsverige. Vi ser Blekinge som en port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa.

Vi vill att Blekinges centralt utpekade hamnar ska kopplas samman med TEN-T korridoren Skandinavien-Medelhavet i Sverige. Det kan göras med förbättringar av Riksväg 27 och 15 i länsplanen och med Sydostlänken och utbyggnad av E22 mellan Ronneby och Nättraby i den nationella planen.

Vi vill knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer, regionala kärnor och länets kommunhuvudorter för att stärka arbetsmarknaden och för att uppnå en arbetsmarknadsförstoring i Blekinge. Tre arbetsmarknadsregioner är för mycket i ett litet län som Blekinge. Möjligheterna till pendling ska förbättras genom att förstärka kollektivtrafikens infrastruktur. Det kan göras med ökad kapacitet på Blekinge kustbana och kortare restider på en modern, rak järnväg genom Blekinge. En första etapp i detta är en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn som utöver förkortad restid medför ökad kapacitet och bättre anslutningsmöjligheter till Sydostlänken. För att uppnå målet om 2 timmars restid mellan Karlskrona och Malmö och knyta ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion krävs ytterligare åtgärder på Blekinge Kustbana på lång sikt, tillsammans med åtgärder i Skåne. Ambitionen är att på sikt kunna ha två parallella tågssystem; ett regionaltåg på ny uträdd sträckning med få stopp och kortare restider och ett lokaltåg på befintlig sträckning som stannar på fler orter. Nya bostäder i stationsnära lägen blir attraktiva och ökar resandet med tåg och buss.

Vi vill ge fler möjlighet att gå eller cykla kortare sträckor som alternativ till bilen. Utbyggnaden av cykelvägar är ett led i att skapa hållbara tätortsmiljöer och främjar hälsan. Region Blekinges Cykelstrategi är vägledande i detta och målet är att det utpekade regionala huvudcykelnätet ska stå klart innan planperiodens slut. Det avsätts även medel till ett fortsatt arbete med en kustnära turismcykelled genom Blekinge för att främja en hållbar turism i länet.

Länsplanens inriktning bidrar till ett mer hållbart transportsystem genom att stärka järnvägen för gods och resande och göra cykeln till ett attraktivt transportmedel.

Likt den förra planperioden har Sydsveriges sex regioner samverkat kring en gemensam systemanalys som utgjort grunden för det följande arbetet att samlas kring sydsvenska utgångspunkter för infrastrukturen.

Satsningar i den nationella planen har en avgörande betydelse för Blekinges utveckling. Vi har därför avsatt närmare en fjärdedel av länsplanens medel till att samfinansiera Sydostlänken samt möjliggöra åtgärder för ökad kapacitet och kortare restider inom järnvägssystemet. Mer än hälften går till fortsatt utbyggnad av väg 27 och väg 15 för bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet och minskade restider. Förhållandevis stora insatser ligger i att tillsammans med kommunerna bygga ut cykelvägar och utveckla förutsättningar för kollektivtrafiken.



# Inledning

## Nuläge

Region Blekinges uppdrag är att främja en hållbar utveckling i hela Blekinge. Blekinge må vara en liten region, men dess geografiska läge med strategiskt viktiga hamnar och den sydöstra utposten mot kontinenten gör regionen till en viktig del av landet. Satsningar på infrastruktur i Blekinge kan få positiva effekter för handeln och godsflödet i hela Sydsverige. I uppdraget att främja en hållbar utveckling är infrastrukturen en viktig pusselbit. Snabba, säkra och hållbara kommunikationer är viktiga för att göra Blekinge till en attraktiv region att bo och verka i.

God tillgänglighet inom regionen är avgörande för att människor ska kunna leva och arbeta i hela Blekinge. Det ska vara smidigt och enkelt att arbeta i den ena delen av Blekinge och samtidigt bo i den andra delen vilket också innebär att två i samma hushåll kan arbeta i olika orter. Lika viktigt är tillgängligheten till Öresundsregionen och andra närliggande regioner. Genom snabbare kommunikationer till och från Blekinge blir det attraktivare för företag att etablera sig i regionen och underlättar för den medföljande kompetensförsörjningen. För att uppnå en högre andel hållbart resande på kortare sträckor krävs även en förbättrad cykelinfrastruktur i Blekinge. Att cykla, gå eller åka kollektivt ska vara det naturliga valet om möjlighet finns.

Sett till ytstorlek är Blekinge Sveriges minsta län och i invånarantal mätt det tredje minsta. Befolkningstätheten är å andra sidan den femte högsta i landet och endast storstadsregionerna och Hallands län har en högre täthet. Med en hög befolkningstäthet ges bra förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning och ett utbrett och sammanlänkat system av cykelvägar. Det bor ca 160 000 invånare i länet fördelat på fem kommuner, 84 procent av befolkningen bor i en tätort. I jämförelse med övriga län i Sverige har Blekinge en förhållandevis hög andel av befolkningen boende på landsbygden. De fyra största tätorterna i Blekinge ligger utmed kusten. Karlskrona tätort är med sina 37 000 invånare den största staden i länet men samtidigt den minsta residensstaden i Sydsverige. Förutom Karlskrona är det endast Karlshamn och Ronneby av Blekinges städer som har ett invånarantal som överstiger 10 000 invånare. Av tätorterna i länet är det nio stycken som har ett invånarantal över 3 000 invånare, vilket är en gräns som ofta anges som nödvändig för att kunna tillhandahålla ett brett serviceutbud.



Figur 1. Karta över Blekinge

I Blekinge bor nära 60 procent av befolkningen i städerna och i några orter utmed kusten med närhet till en station på Blekinge Kustbana. Detta betraktar vi som en *bandstad* där tågresandet är en viktig förutsättning för att knyta samman människor och verksamheter inom länet och med angränsande län. Betydelsen av resandet på Blekinge kustbana bekräftar också av utvecklingen där resandet ökat från drygt 200 000 per år i början 1990-talet till drygt 2 miljoner å 2019 (siffrorna under pandemiåren 2020 och 2021 är av naturliga skäl betydligt lägre). Det kan ställas i relation till Blekinges befolkning på 160 000 invånare. E22 har motsvarande betydelse för daglig pendling och resande.

Allt fler i Blekinge kommer att bo i stationsnära lägen. Det byggs och planeras redan 1 500 nya bostäder inom 5 minuters gångtid till stationerna i Blekinges städer. Det stärker kollektivtrafiken och skapar ytterligare underlag för utveckling av tågtrafiken.



## Arbetsmarknadsförstoring

Blekinges kommuner finns idag fördelade i tre arbetsmarknadsregioner. Karlskrona-Ronneby, Karlshamn-Olofström och Kristianstad-Hässleholm som inkluderar Sölvesborgs kommun. Från 1985 har Olofström och Karlshamn blivit en gemensam arbetsmarknadsregion på grund av ökad pendling mellan kommunerna. Sölvesborg, som tidigare ingick i Karlshamns arbetsmarknadsregion, är numera en del av Kristianstad-Hässleholm.

För att kunna knyta ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion behövs förbättrade restider och kommunikationer inom länet, framförallt på Blekinge Kustbana. Arbetsmarknadsförstoring lyfts i många sammanhang upp som avgörande för regionala utvecklingsmöjligheter. Vikten av att vara uppkopplad i ett större geografiskt sammanhang och dra nytta av koncentrationen till centralorter är av stor

betydelse. Förstoringar kan då ge spridningseffekter som i sin tur kan leda till synergier och ömsesidiga förstärkningseffekter med bättre matchning, delning, lärande samt skalfördelar.



I Blekinge precis som i grannregionerna i sydost, är arbetsmarknadsregionerna små och det har i princip inte skett någon förstoring de senaste decennierna. I Sydsvenska Handelskammarens rapport *Sydostpaketet – Järnvägssatsningar för ökad tillväxt från 2021* lyfts åtgärder på såväl Blekinge Kustbana som på Kust till Kustbanan fram som avgörande för att uppnå arbetsmarknadsförstoring i regionen. En kritisk gräns kring 45 minuter nämns för att daglig pendling ska betraktas som ett rimligt alternativ.



## Noder och stråk

För transportinfrastrukturen, såväl persontransporter som godstransporter, görs ofta analyser utifrån noder och stråk. I Systemanalysen för Sydsverige som togs fram under 2020 på uppdrag av Regionsamverkan Sydsverige utvecklas detta resonemang. Noderna är viktiga målpunkter för personresor, främst större städer och orter med betydelse för arbetsmarknad, utbildning service och sjukvård. I rapporten benämns dessa orter som tillväxtmotorer och regionala kärnor. Tillväxtmotorer definieras som en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade och som utgör en struktur som är stabil över tid. Regionala kärnor är de orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland, som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service samt har högre inpendling än utpendling. Karlskrona är den enda tillväxtmotorn i Blekinge enligt denna definition, Karlshamn och Ronneby räknas som regionala kärnor. För godstransporter är noder i stället hamnar, logistikcentra och omlastningsterminaler. Noderna förbinds i sin tur med stråk, stråk för persontransporter och stråk för godstransporter. Stråken består av den betydande infrastrukturen i form av väg- och järnväg som förbinder noderna.

Vid transportplanering och infrastruktursatsningar är stråktänket en viktig faktor för att uppnå storregionala nyttor. I analysen identifieras tre huvudstråk för persontrafik på väg mellan tillväxtmotorer; det västra stråket mellan Karlskrona-Kristianstad -Lund-Malmö, det nordöstra stråken mellan Karlskrona-Kalmar och det nordvästra stråket mellan Karlskrona-Växjö. Stråken för kollektivtrafik följer samma mönster; Karlskrona-Växjö på Kust-till kustbanan klassas som ett nationellt stråk, Karlskrona-Kristianstad på Blekinge Kustbana klassas som ett regionalt huvudstråk, sträckan Karlskrona-Kalmar trafikeras av en fjärrbusslinje. Blekinge Kustbana-Älmhult på Sydostlänken lyfts med som en framtida koppling. För godstrafiken ser det något annorlunda ut om än mönstret är detsamma. Järnvägsstråken utgår från hamnarna och där återfinns Karlskrona-Växjö på Kust- till kustbanan, Karlshamn-Älmhult på Sydostlänken och Karlshamn/Sölvesborg-Kristianstad/Hässleholm på Blekinge Kustbana/Skånebanan. Huvudstråket för gods på väg är E22 genom Blekinge i såväl östlig som västlig riktning, funktionellt viktiga stråk är Riksväg 27 och 29 och övriga identifierade stråk för gods är Riksväg 15.

Alla de större infrastruktursatsningar som finns med i denna plan tillsammans med de objekt i Blekinge som återfinns i den nationella planen, följer dessa stråk. Samtidigt görs motsvarande satsningar utanför länsgränsen för att på så sätt få ett starkare och mer sammanhängande stråk, detta gäller såväl väg- som järnvägssatsningar. För att uppnå regionala nyttor är det viktigt att se helheten och lyfta stråktänket framför enskilda objekt. Regionerna har mycket att vinna på att arbeta tillsammans i ett gemensamt stråktänk och komma närmre varandra genom bättre infrastruktur och kollektivtrafik.

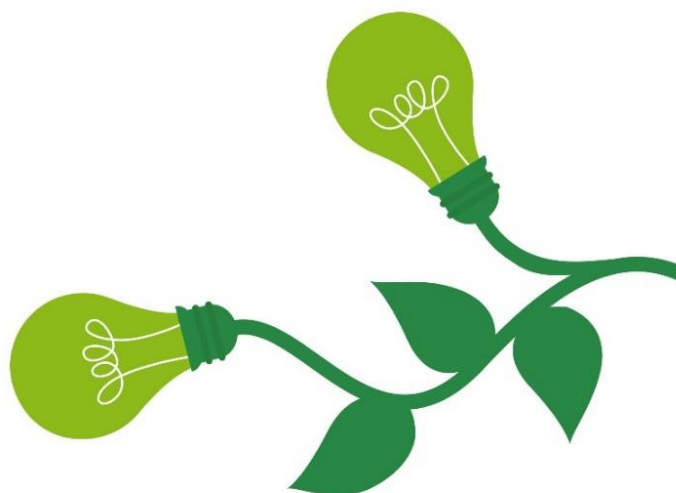
## Trafikutveckling

Behovet av att resa kommer enligt de flesta prognoser att fortsätta öka i Sverige framöver. Enligt Trafikverkets basprognos 2040 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 27 % från år 2017 till år 2040. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 53 % under samma period och det sammanlagda transportarbetet för persontrafiken med färdsattnen bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %. För Blekinges del bedömer Trafikverket att trafikarbetet på vägarna kommer att öka med 1,1 % per år under perioden 2017-2040. Det är samma ökning som riksgenomsnittet per år under samma period.

Efterfrågan på godstransporter på järnväg beräknas enligt Trafikverkets basprognos öka från 2017 års nivå på drygt 21 miljarder tonkilometer till 30 miljarder tonkilometer år 2040. Vägtransporterna beräknas öka från 50,3 miljarder tonkilometer år 2017 till 73 miljarder tonkilometer 2040. Samtidigt väntas sjöfarten vara det trafikslag som ökar mest under perioden. Enligt prognosen beräknas sjöfarten öka med 2,16 % per år i jämförelse med 1,6 % för väg och 1,5 % för järnväg.

## Klimatpåverkan

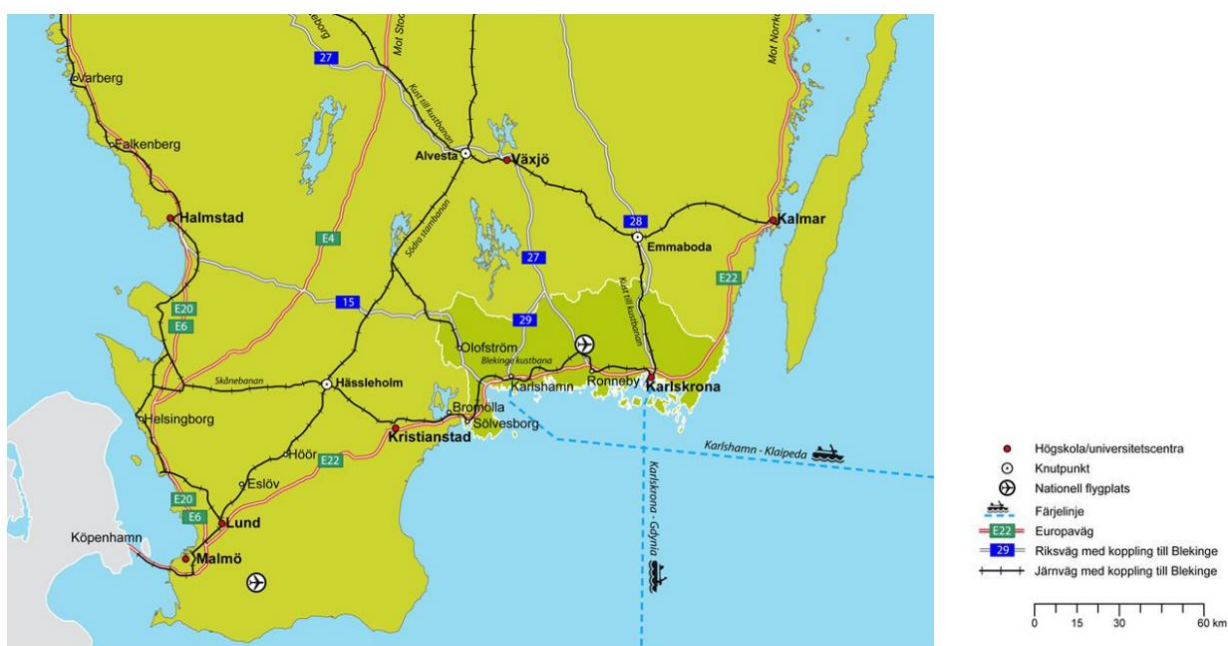
De totala växthusgasutsläppen i Blekinge har minskat med 42 % mellan åren 1990 och 2016. Det kan jämföras med nationell statistik där utsläppen har minskat med 24 % (mellan 1990 och 2015). Utsläppen har minskat över tid, från 335 kton koldioxidekvivalenter 1990 till 259 kton 2017, men andelen har däremot ökat i takt med att utsläppen från andra sektorer minskat. Transporter är det område som har störst direkt klimatpåverkan i Blekinge. Sektorn står för över 40 % av länets samlade utsläpp, framförallt på grund av personbilstrafiken. Omställning av transportsektorn har identifierats som speciellt viktig för att snabbt minska Sveriges klimatpåverkan, och det gäller även för Blekinge. Personbilsresorna står för merparten, 57 %, av transportsektorns klimatpåverkan i Blekinge och åtgärder för att öka andelen hållbara resor är avgörande för att klimatmålet ska kunna uppnås. Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år för hela landet. Siffran har dock minskat såväl för Blekinge som på nationell nivå sedan år 2016, troligen delvis tack vare satsningar på förbättrade möjligheter att gå/cykla eller åka kollektivt.



# Transportinfrastrukturen

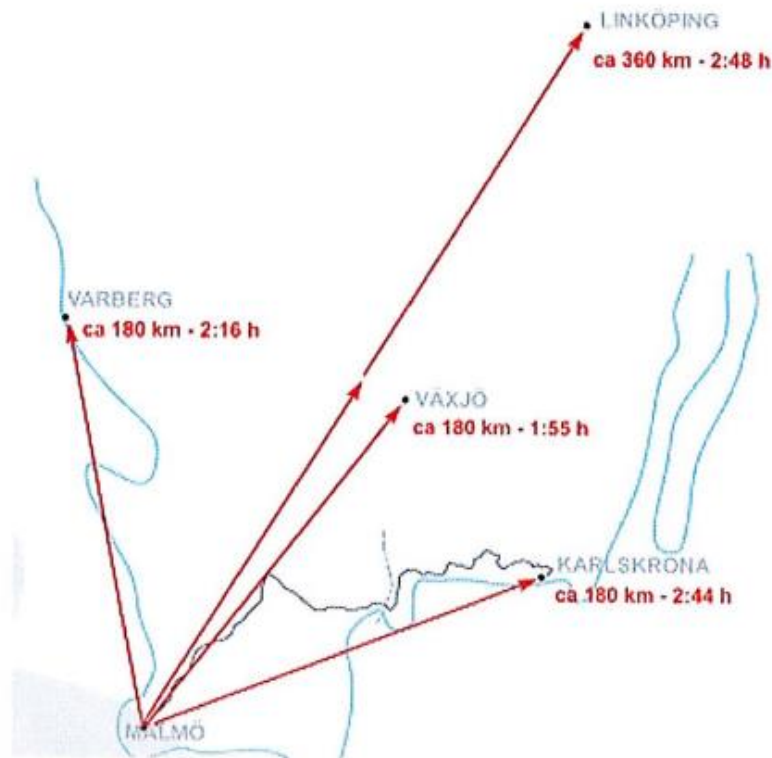
I Blekinge finns det goda grundförutsättningar för en fungerande transportinfrastruktur. På vägsidan återfinns E22 som bör betraktas som en pulsåder som går längs kusten och ansluter Blekinge till Skåne och Öresundsregionen i väst och till Kalmar och vidare upp mot Norrköping/Stockholm i nordost.

Utöver E22 finns flertalet viktiga riksvägar som binder samman Blekinge med grannregionerna. Riksväg 15 binder samman E22 i Blekinge med E6 och vidare upp längs västkusten mot Göteborg. Det är i dagsläget ett viktigt transportstråk för Blekinges hamnar och produktionsindustrin i Olofström. Riksväg 27 binder samman Blekinge och Ronneby med tillväxtmotorn Växjö och är ett viktigt transportstråk för godstrafiken från Karlskrona hamn. Riksväg 28 binder samman Karlskrona med Emmaboda och vidare norrut med Vetlanda. Riksväg 29 binder samman Karlshamn med Riksväg 27.



Figur 2. Karta över transportvägar

På järnvägssidan går Blekinge Kustbana genom stora delar av Blekinge, från Karlskrona i öst till Sölvesborg och vidare mot Kristianstad i väst. Vidare längs Skånebanan och Södra stambanan kopplas Blekinge ihop med den expansiva Öresundsregionen och över Öresundsbron vidare mot kontinenten. Kust-till kustbana binder samman Blekinge och Karlskrona med Kalmar och Växjö och vidare mot Södra stambanan i Alvesta. Sydostlänken, när den står färdig, blir ett viktigt godsstråk för att binda ihop Blekinge Kustbana med Olofström och vidare mot Älmhult och Södra stambanan. Den nya järnvägen ska byggas för möjlighet att trafikeras även med persontåg. Blekinge och våra länsgrannar i sydost jobbar för bättre anslutningar till den nya stambanan som planeras mellan Malmö och Stockholm som kraftigt kommer att minska restiderna och öka tågtrafikens attraktivitet även för affärsresenärer.



Figur 3. Karta över tågtider

Förbättringar på E22 i såväl Blekinge som Skåne har gjort att tillgängligheten på väg förbättrats och ytterligare satsningar är planerade. Utvecklingen av järnvägen har inte varit lika god. Den geografiska närheten som finns till Öresundsregionen kan inte nyttjas till fullo då restiden med tåg är för lång. Linköping, som ligger cirka 36 mil från Malmö, ligger lika nära Malmö i restid som Karlskrona gör trots att avståndet mellan Karlskrona och Malmö bara är drygt 20 mil. Därför satsar vi på tågresandet och har som långsiktigt mål att minska restiden mellan Malmö och Karlskrona till 2 timmar. Det kräver att Blekinge kustbana får högre kapacitet. Genom att i etapper förbättra infrastrukturen som ger ökad nytta och effektiv trafik kan målet på sikt uppnås.

I Kallinge finns Blekinges enda flygplats, Ronneby Airport. Flygplatsen, som drivs av Swedavia, binder samman Blekinge med Stockholm och Europa genom flygrutter till Stockholm och Frankfurt. Flygplatsen ligger centralt i Blekinge och har under flera år varit och är fortfarande den flygplats i Sydöstra delen av Sverige som har flest resenärer inrikes. Det förklaras främst med det geografiska läget, att resa med tåg till Stockholm innebär lång restid och många byten vilket inte är ett realistiskt alternativ för många, inte minst för näringslivets förutsättningar att verka i Blekinge. Flygplatsens upptagningsområde på hemmamarknaden är främst Blekinge, men vissa passagerarströmmar kommer också från området Bromölla-Kristianstad-Österlen i Skåne och gränsen i Småland i en sträckning upp till Torsås över till Tingsryd och ner mot Ronneby flygplats.

Flygets roll i Blekinge och särskilt Ronneby har i över 50 år varit betydande för blekingar som värnar om flygplatsen och dess verksamheter, både civila och militära. Flygplatsen är en del av TEN-T systemet. Som länets enda flygplats är Ronneby Airport en viktig del av den blekingska infrastrukturen och gör det möjligt för Blekinge att komma närmre omvärlden. Tillgängligheten till flygplatsen är således en viktig faktor för att underlätta resandet och främja flygplatsens utveckling. Det finns därför en gemensam ambition i länet att möjliggöra för en tågstation i anslutning till flygplatsen. Ett första steg i detta arbete är att lokaliseringen av det planerade mötesspåret på Blekinge kustbana i Kallinge, placeras så nära flygplatsen som möjligt. På så sätt är grunden lagd för att kunna nyttja Blekinge Kustbana för resande till- och från flygplatsen.

Bilden av Blekinges infrastruktur är även idag präglad av de historiska handelsstråken från hamnarna vid kusten via väg och järnvägar vidare upp i landet. Senare har betydelsen av Blekinge kustbana och E22 utmed kuststråket ökat. Järnvägarnas och E22:s betydelse för Blekinge kan inte nog understrykas. Därför får statens satsningar i nationell plan en avgörande inverkan på den regionala utvecklingen i Blekinge, inte minst i att binda ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion. Ska dessutom länets möjligheter att bidra till svensk industris behov av export och kontakter över Östersjön öka, är satsningar i nationell plan nödvändiga.

## TEN-T

Det Transeuropeiska Transportnätverket TEN-T syftar till att införa och implementera en utveckling av ett brett europeiskt nätverk av järnvägar, vägar, inlandssjöfart, maritima transportrutter, hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler. Det långsiktiga målet är att täppa till luckor i systemet, ta bort flaskhalsar och tekniska barriärer och samtidigt stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom EU. Utöver att anlägga ny fysisk infrastruktur syftar TEN-T och dess policy till att stödja tillämpningen av innovation, nya teknologier och digitala lösningar till att typer av transporter. Detta ska således bidra till en förbättrad användningen av infrastrukturen, en minskad klimatpåverkan från transportsektorn, ökad energieffektivitet och en ökad säkerhet.

TEN-T systemet är uppbyggt i två nivåer; ett stomnät (Core Network) som inkluderar de viktigaste kopplingarna och sammanlänkar de viktigaste noderna inom EU samt ett övergripande transportnät (Comprehensive network) som täcker alla europeiska regioner. Stomnätet representeras av nio korridorer som sträcker sig över hela Europa. Som komplement till dessa finns två horisontella prioriteringar, European Rail Traffic Management System (ERTMS) och Motorvägar till sjöss (Motorways of the sea, MoS). Genom Sydsverige och numera även vidare i norra Sverige passerar Skandinavien-Medelhavet korridoren (Scan-Med). Korridoren sträcker sig från södra Medelhavet till norra Sverige längs bland annat Södra stambanan, E4 och E6. Baltisk-Adriatiska korridoren sträcker sig från Adriatiska havet upp till hamnen i Gdynia. Genom Motorvägar till sjöss ansluter korridoren till Karlskrona genom färjelinjen Karlskrona-Gdynia. På samma sätt ansluts Karlshamns hamn genom Motorvägar till Sjöss till korridoren Nordsjön-Östersjön i Klaipeda.



Figur 4. TEN-T systemet med korridorerna Baltisk-Adriatiska (blått) Skandinavien-Medelhavet (rosa) och Nordsjön-Östersjön (rött)

## Blekinges hamnar

Blekinge har tre hamnar i Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg, de två förstnämnda med färjelinjer som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Från Karlshamns hamn driver DFDS färjetrafik till Klaipeda. Från Karlskrona hamn driver Stena Lena färjetrafik till Gdynia. Hamnarna är anslutna till det regionala järnvägsnätet som är anslutet till Södra stambanan och E22 och riksvägnätet.

Förutsättningarna för Blekinge att bidra till att öka Sveriges konkurrenskraft genom en ökad export och import samt utrikeshandel är i grunden mycket goda. Transporterna på väg, järnväg och via hamnarna har under 2000-talet ökat i Blekinge. I de båda TEN-T-hamnarna pågår omfattande utbyggnadsprojekt.

**Karlshamns hamn** är Blekinges största hamn och den sjunde största hamnen i Sverige. Viktiga godsflöden från Karlshamns hamn sker genom Nordsjön-Östersjökorridoren och East-West Transport Corridor vars koppling österut påverkats av Rysslands invasion av Ukraina samt att tågen på sidenvägen inte går via Litauen för närvarande. Förutom stora investeringar i intermodal kapacitet i Karlshamn pågår en utbyggnad av färjehamnen för ökad kapacitet. Målsättningen är att kunna ta emot den nya generationens färjor med en längd av 230 meter. Projektet stod klart under slutet av 2021 och innebär att hamnen nu kan ta emot de längsta färjorna/RoRo-fartygen som går i reguljärtrafik i Östersjön.

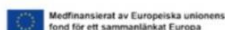
### Expansion av färjehamnen i Karlshamns hamn

Karlshamns Hamn AB bygger ut färjehamnen för att kunna ta emot längre och större fartyg. Projektet pågår under 2020–2021 och innehåller följande åtgärder:

- 1 Solcellspaneler för elförsörjning till fartyg
- 2 Ombyggnad och breddning av befintligt läge B2
- 3 Konstruktion av ett helt nytt färjeläge B3
- 4 Muddring för läge B3 och vid läge B2
- 5 Halvautomatisk förtöjning (automoooring) vid läge B3
- 6 Två ytterligare Dykdalber
- 7 Minskning av vågbrytare för säkrare navigering och utfyllnad av pir
- 8 Elanslutning för fartyg för läge B2 och B3
- 9 Mottagning svart- & grävatten



Karlshamns Hamn  
Port of Karlshamn – for tomorrow's business



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



Figur 5. Karlshamns hamns expansion av färjehamnen



**Hamnen i Karlskrona** är en viktig hubb för den skandinaviska marknaden såväl som till den central- och östeuropeiska marknaden för både gods och passagerare. Hamnen är den näst största hamnen i Blekinge Karlskrona hamn med Karlskrona Baltic Port, har genomgått en omfattande förvandling som resulterat i kraftigt ökad trafik. Samtidigt finns en vision om att utveckla hamnen ytterligare. Enligt visionsbilden för Karlskrona hamn kommer hamnen i framtiden se ut som följande:



Figur 6. Visionsbild över Karlskrona hamn

1. Terminal för tåg och godshantering ca 25 000 m<sup>2</sup>.
  - a) Kunna ta emot en tåglängd på minst 750 meter fördelat på 2x375 meter.
  - b) 50–60 meters bredd utmed spår på terminal för godshantering.
  - c) Bangård
2. Ny yta, dubblering av nuvarande yta vid färjeterminal för fordonsuppställning 50 000 m<sup>2</sup>.
3. Lastytor för gods till och från terminalen 20 000 m<sup>2</sup>.
4. Uppställningsyta för godsupplag och magasin inst 50 000 m<sup>2</sup>.
5. Nyetablering av nya företag logistik, produktion eller annat 50 000 m<sup>2</sup> företag.
6. Uppställning av vagnar som är skadade eller som skall invänta lastning/lossning, ca 11 000 m<sup>2</sup>.
7. Yta för vägdragning inom industriområdet ca 17 000 m<sup>2</sup>.

**Sölvesborgs hamn** är den minsta av de tre hamnarna i Blekinge och är inte en del av TEN-T systemet. Hamnen är privatägd till skillnad från Blekinges övriga hamnar. Det är samtidigt en viktig hamn för Blekinge med en betydande andel gods över kaj. Hamnen har de senaste åren arbetat aktivt för att flytta över godsvolymer till järnväg och ser stor potential att öka godsflödet på järnväg ytterligare när Sydostlänken är klar och om kapacitetsförbättringar sker på Blekinge Kustbana och järnvägsnätet i södra Sverige i stort. För ökade godstransporter på järnväg till och från hamnen krävs även åtgärder på bangården i Sölvesborg som idag har en begränsad kapacitet och längd för att ta emot längre godståg.

## Öka Sveriges konkurrenskraft – satsa på Blekinges infrastruktur

Ett skäl för staten att satsa på Blekinges infrastruktur är att öka Sveriges konkurrenskraft. En väsentlig del av svensk export och import passerar Sydsveriges och Blekinges hamnar. Blekinges tre hamnar utgör sammantaget Sveriges sjunde största hamnverksamhet med gods över kaj. Mängden gods över kaj har i Blekinges hamnar ökat med 5,5 procent mellan 2015–2020. Trafikverkets basprognos för sjöfarten 2020 talar om nästan 2,2 procent per år. Karlshamns hamn är den näst största hamnen mellan Trelleborg och Stockholm och har gjort stora investeringar i intermodal kapacitet.

De båda TEN-hamnarna och Sölvesborgs hamn är av stor betydelse för svensk export och import. Blekinge är ett viktigt nationellt transitlän där en ytterst liten del av det totala godset som passerar länet har slutdestination i Blekinge. 94 procent av godset genom Karlshamns hamn har start- eller målpunkt utanför Blekinge, motsvarande siffra för Karlskrona hamn är 97 procent. Samtidigt är infrastrukturen som gör det möjligt att transportera gods till och från hamnarna idag en kommunal angelägenhet, såväl Södra Stillerydsvägen vid Karlshamns hamn som Verkövägen vid Karlskrona hamn är kommunala vägar. Med tanke på vilken nationell nytta Blekinges hamnar tillför bör det vara en nationell angelägenhet att utveckla infrastrukturen kring hamnarna för att underlätta och effektivisera kopplingen till hamnarna.

Transportstråket Baltic-Link omfattar riksväg 27, Kust till kustbanan mellan Göteborg-Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona-Gdynia. Syftet med Baltic-Link är att bygga ut en existerande transportkorridor genom att ansluta Skandinavien till den Baltisk-Adriatiska korridoren inom TEN-T. Potentialen är stor för att knyta ihop produktions- och konsumtionsmarknader i centrala och sydöstra Europa, Sverige och Norge.

Skandinavien-Medelhavet korridoren är idag den enda förbindelsen Sydsverige har med Europa. Genom att förlänga Baltiska-Adriatiska korridoren norrut kopplas de två korridorerna samman. En tänkbar effekt av detta skulle bli ökade synergieffekter i det beslutade nätet av stomnätskorridorer inom TEN-T men det skulle också bidra till en bättre redundans i landets transportsystem. Det gynnar således hela landet. Endast tre procent av godset som passerar hamnen i Karlskrona har sin start- eller målpunkt i Blekinge. Blekinges hamnar kan idag kopplas till Södra stambanan och E4 i Skandinavien-Medelhavet korridoren via de regionala järnvägarna Skånebanan-Blekinge kustbana och Kust- till kustbanan, E22 samt riksvägarna 27 och 15.



Figur 7. Transportstråk Baltic Link

Längs med den utpekade Baltic-Link korridoren är tillgången till fungerande logistik med omlastningsterminaler för lastbil och tåg samt godslogistikanläggningar god. De nationella transportpolitiska målen inkluderar bland annat att långväga gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Detta stämmer således bra överens med satsningsinriktningarna längs Baltic-Link

Flera svenska företag på den internationella marknaden har verksamheter i bl. a Kina där spårbundna transporter skulle förkorta transporttiden avsevärt jämfört med oceangående sjöfart. Korridoren Skandinavien-Medelhavet genom Sverige ökar i betydelse om den knyts samman med stomnätsskorridorerna i Baltikum och Polen via hamnarna i Karlshamn och Karlskrona. På andra sidan Östersjön är stomnätsskorridorerna väl hoplänkade med hamnarna.

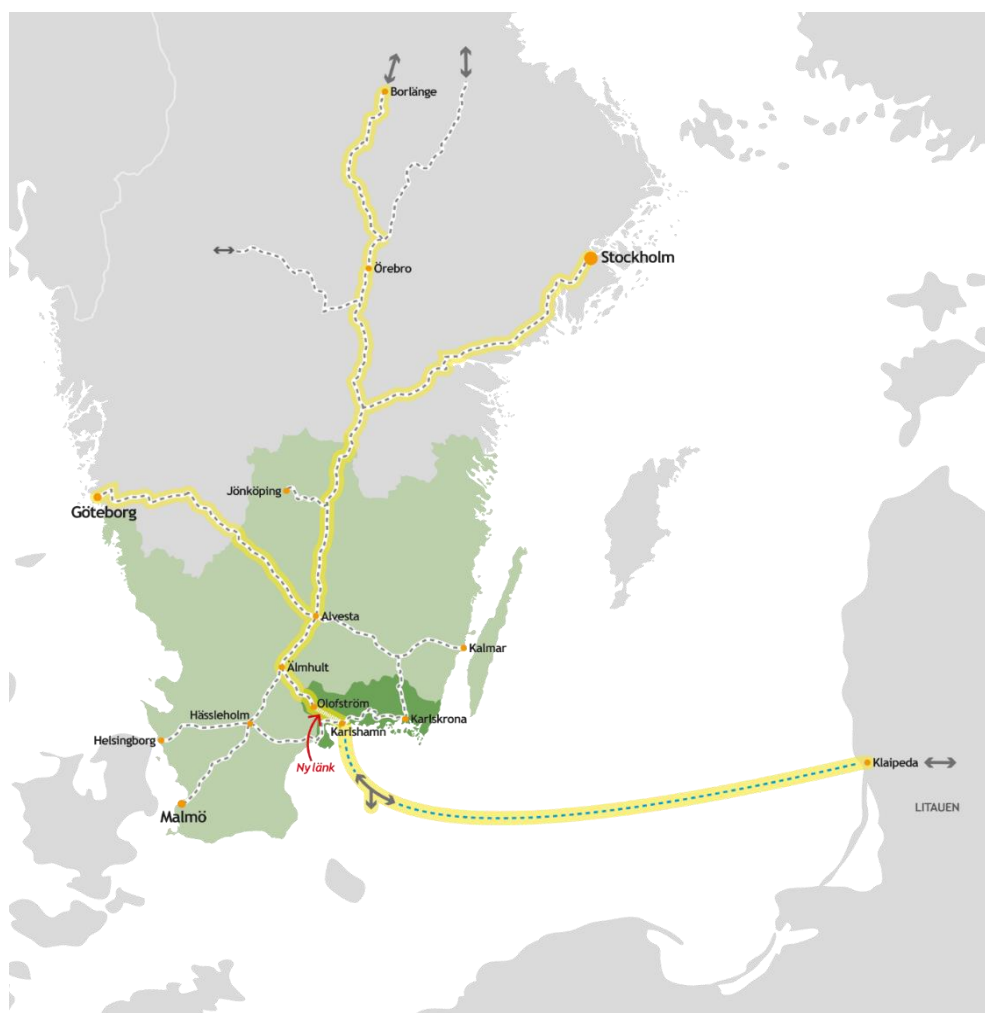
Det öst-västkliga godsflödet, East-West Transport Corridor har stor betydelse för Sveriges handel och Blekinges utveckling. Dess koppling till TEN-T korridoren Nordsjön-Östersjön är en viktig korridor med stark tillväxt. Godsflöden till Baltikum och vidare österut är för närvarande påverkade av det geopolitiska läget. Godset söker sig dock nya vägar och Karlshamn ligger mitt i detta stråk för de nordiska flödena då flaskhalsar uppstår i de central-europeiska kopplingarna.

Satsningarna på E22 i Blekinge är särskilt viktiga då alternativa vägstråk genom länet i stor omfattning saknas. Vägplanen för sträckan Lösen-Jämjö vann laga kraft i slutet av 2020 med planerad byggstart 2022. Den mest trafikerade sträckan som går mellan Ronneby och Karlskrona har idag väsentliga brister. Trafikflödet har nått kapacitetstaket och behovet av att bygga om sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och trafikplatsen i Nättraby är akut. Projektet finns med i nationell plan 2018–2029 med planerad byggstart 2026.

På Riksväg 27 pågår en succesiv utbyggnad till mötesfri landsväg vilket upptar en stor del av medlen även i denna länstransportplan. På grund av en lång process med överklagan gällande Riksväg 27 förbi Backaryd har arbetet dragit ut på tiden, först i mars 2021 gav regeringen besked om att avslå överklagan. Medel till full utbyggnad av mötesfri landsväg på Riksväg 15 mellan Olofström-Pukavik är otillräcklig i denna plan. Med nuvarande medelstilldelning kan bara korta etapper bli möjliga att bygga, och därav kostnadskrävande om inga andra medel kan skjutas till. Etapp 1, Olofström-Gränum, finns med som namngivet objekt i denna plan.

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. Järnvägen mellan Älmhult och Olofström måste byggas ihop med Blekinge kustbana. Sydostlänken behövs också för att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina. Genom att rusta upp och förlänga den befintliga järnvägen 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 och kan bidra till att behovet av vägtransporter minskar samtidigt som Södra stambanan, Skånebanan och Malmö rangerbangård avlastas. Objektet finns med i nationell plan 2018–2029 med planerad byggstart 2027–2028.

Volvo Cars producerar plåtdetaljer i Olofström och levererar delar till sammansättningsfabriker i Sverige, Belgien, Kina samt USA vilket ökar behovet av säkra järnvägsförbindelser. För Volvo som är helt beroende av den nuvarande järnvägen är det absolut nödvändigt att den elektrifieras och rustas upp. Genom att bygga ut den ca 16 km felande länken till Blekinge kustbana skapas nya transportlösningar för såväl Volvo som svensk industri i övrigt. Bara i detta område finns också IKEA, Södra Cell, Stora Enso m.fl. som har förklarat sig vara beredda att överföra fler transporter från lastbil till godståg när Sydostlänken byggs. För Volvos del är Sydostlänken en förutsättning för att kunna uppnå företagets miljömål. Utan Sydostlänken får Volvo svårt att uppnå dessa vilket kan riskera företagets varande i länet och i värsta fall 10 000 arbetstillfällen, underleverantörer inräknat, i storregionen. Det är således av högsta vikt att Sydostlänken färdigställs enligt nu gällande tidplan med byggstart 2027–2028.



Figur 8. Sydostlänken medför en ny systemlösning för godstransporter mellan järnväg och sjöfart.

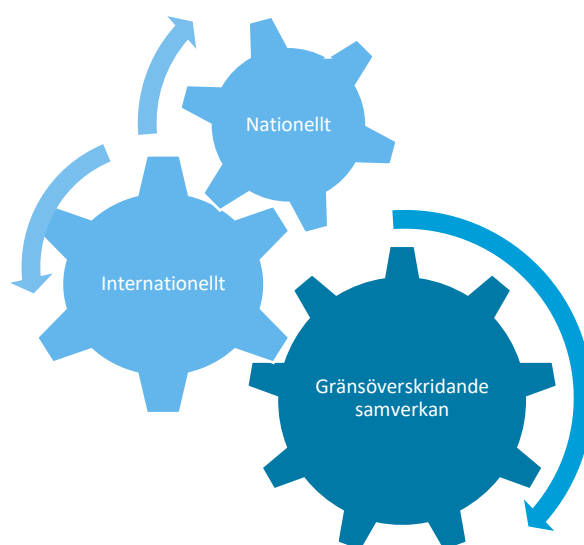
## Gränsöverskridande samverkan mellan olika parter

Såväl den transportpolitiska propositionen som övrig samhällsplanering pekar på betydelsen av ökad samverkan. I det positionspapper för Sydsveriges infrastruktur som Regionsamverkan Sydsveriges sex regioner tagit fram och beslutat om, framgår vikten av att koppla samman den nationella planen med de regionala planerna.

Genom att planerna hänger ihop ges bästa möjliga utveckling både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Infrastrukturpropositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* trycker på att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturobjekt är väsentlig.

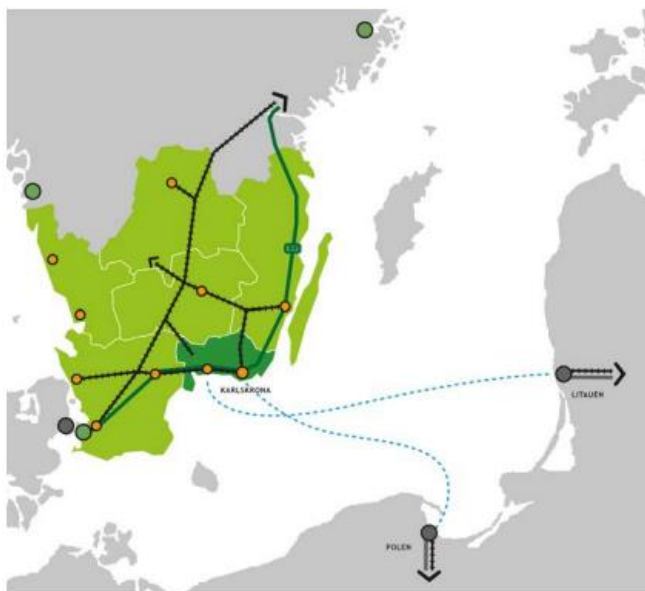
Samverkan sker även internationellt med regioner utanför Sveriges gränser. Sydsveriges strategiska läge och dess närhet till Europa gör att en stor del av Sveriges import och export går via Sydsverige. 41 procent av Sveriges importvärde och ca 31 procent av exportvärdet passerar genom området. Förbindelsen mellan det kontinentala Europa och Skandinavien går genom Sydsverige vilket ger Sydsverige en nyckelroll i de svenska delarna av TEN-T. I eller i anslutning till nätverket återfinns flertalet viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse. Blekinges hamnar står för en betydande del i detta, i allt mer ökade transporter mot öster och Centraleuropa. Idag saknas viktiga länkar i TEN-T systemet mellan Skandinavien-Medelhavet korridoren i Södra Sverige och TEN-T korridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör inte minst hamnarna i Blekinge men också infrastrukturen som kopplar till dessa knutpunkter.

För Sveriges vidkommande och av intresse för Blekinge är att via sjövägen använda hamnarna i Adriatiska havet som ingår i stomnätsskorridoren Baltisk-Adriatiska till Gdynia. Därmed får Sverige en anknötning via hamnen i Karlskrona. Även existerande järnvägsförbindelser från Kina till Polen och Lodz, där terminalverksamheter utvecklas, kopplar till Baltisk-Adriatiska. Litauiska järnvägen är aktiv i att utveckla containertransporter mellan Europa och Asien och har ett bra transportgeografiskt läge. Det medför potential för ökade godstransporter mellan Sverige och Kina via Klaipeda och Karlshamns hamnar. Idag finns en containerpendel mellan Karlshamn-Mukran(Sassnitz)-Kalingingrad. I januari 2021 gick det första fulla tågsetet mellan Karlshamn och Mukran (Sassnitz) för vidare transport på Sidenvägen. I nuläget påverkas trafiken av kriget i Ukraina.



## Internationell samverkan

Ett utvecklat transportnät från Kina kan mycket väl knytas till EU:s TEN-T nät i Litauen och hamnen i Klaipeda. En fördel framför västra Europa är att Litauen har rysk spårvidd varför containrar från Sverige som ska till Kina kan skickas med järnväg direkt från Klaipeda via sjötransport från Karlshamn.



Figur 9. Färjelinjer från Blekinges hamnar

Som tidigare nämnts ser vi att Baltic Link korridoren mellan Oslo -Göteborg och hamnen i Karlskrona bättre kan kopplas samman med Polen. Stena Line har idag tre färjor med 19 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 38 turer. Baltisk-Adriatiska korridoren i TEN-T stomnätet har utvecklats starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Snabba persontåg trafikerar redan sträckan Gdynia-Warszawa idag.

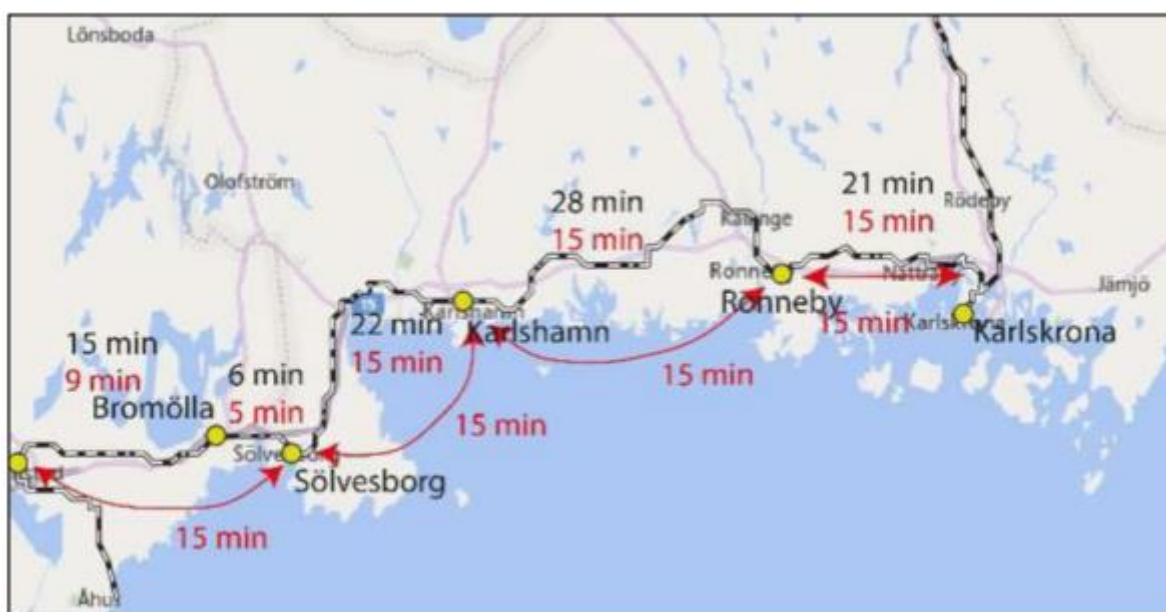
Utbyggnaden av 35 mil järnväg kostade motsvarande 25 miljarder kronor. Polen har de senaste åren satsat stora resurser för att stärka Baltisk-Adriatiska korridoren söderut från Gdynia för att uppfylla TEN-T standarden.

Det finns möjlighet på den svenska sidan att möta upp denna utveckling i den nya planperioden till 2033 genom de tidigare nämnda projekten i Blekinge. Ombyggnaden av E22 är det bästa exemplet. Att få Riksväg 27 förklarad som nationell stamväg är ett annat exempel, där vägen som nationell och internationell godstransportled bättre motsvarar dess funktion i vägnätet. Det hade också höjt vägens status och således förbättrat möjligheterna för upprustning

Samtidigt väntas Fehmarn-Bältförbindelsen, en tunnel för väg och järnväg mellan Danmark och Tyskland, stå färdig 2028–2029. Detta innebär ökade möjligheter för såväl gods- som persontransporter till kontinenten via Danmark. I och med den nya förbindelsen förväntas godstrafiken över Öresundsbron öka med 40 procent. Även persontrafiken förväntas öka. Detta kommer i sin tur leda till en ökad belastning på Södra stambanan och vidare på de anslutande banorna.

## Nationell-regional samverkan

För att vinna avsedd effekt av satsningar i nationell plan och länstransportplanen för Blekinge måste planerna samverka. I de Sydsvenska prioriteringarna utifrån positionsapperet är underhåll och utvecklingen av järnvägssystemet ett självklart exempel. Utbygganden av nya stambanor kräver förbättringar av det regionala järnvägsnätet för en ömsesidig utveckling av trafikeringen. I Blekinge bor den övervägande befolkningen längs kuststråket vilket gör att Blekinge kustbana tillsammans med E22 har en helt avgörande inverkan på länets utveckling. Möjligheten att samfinansiera dessa från medlen i länsplanen är högst begränsade, trots detta gör vi det i trimningsåtgärd på Blekinge kustbana samt avser att göra detta även för en kommande ny järnväg mellan Karlshamn-Sölvesborg. Genom succesiva förbättringar är det långsiktiga målet att kunna resa mellan Malmö-Karlskrona på två timmar. Målet medför ca 15 minuters restid mellan Blekinges kuststäder vilket underlättar pendling och gör arbetsmarknaden starkare.

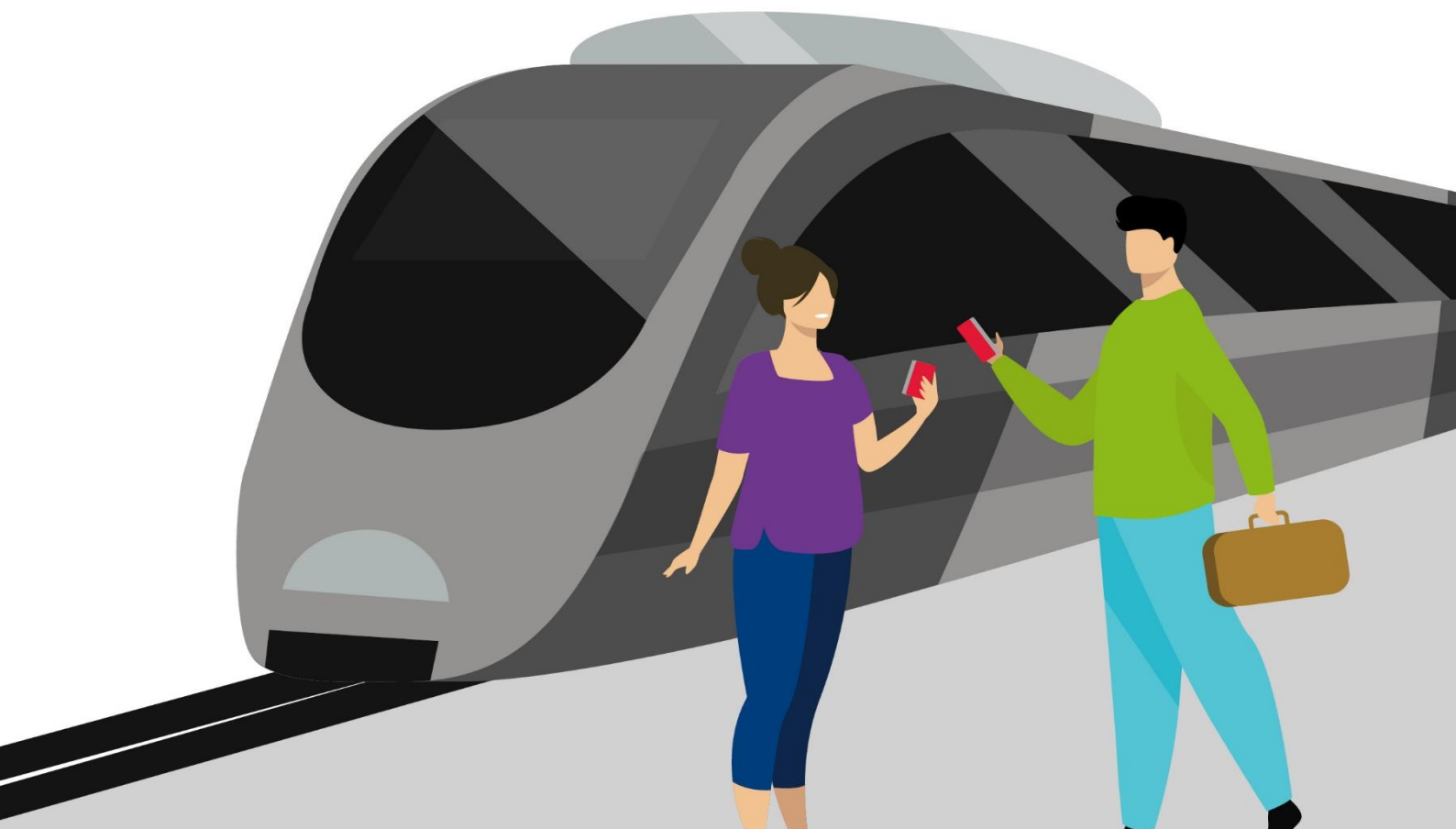


Figur 10. Förkortad restid på Blekinge kustbana

### Utifrån det vi föreslår i de Sydsvenska prioriteringarna är följande särskilt viktigt för den regionala utvecklingen i Blekinge;

- De beslutade åtgärderna i Nationell Plan 2018–2029 fullföljs enligt gällande tidplan. Detta inkluderar Sydostlänken (full finansiering), upprustningen av banan mellan Olofström och Älmhult och utbyggnaden av den felande länken till Blekinge kustbana. I järnvägsutredningen beräknad som samhällsekonomisk lönsam. Det är Sydsveriges viktigaste renodlade godsprojekt som ger svenskt näringsliv helt nya förutsättningar för att överföra gods från lastbil till järnväg. Banan ska byggas för möjlighet till persontrafik. Det är av högsta prioritet att projektet prioriteras i den nya nationella planen och byggs enligt tidigare kommunicerad tidplan.

- Blekinge kustbana, knyter samman städer och större orter inom Blekinge och med Skåne - Öresundsregionen. Förslag till etappvisa åtgärder i nationell plan framtaget i en åtgärdsvalsstudie som minskar restiderna och möjliggör högre turfrekvens. Behov finns av träsäkring för att minska störningar i resandet. Ett redan stort resandeunderlag kan göras ännu större med dessa åtgärder. En första utvärdering mellan Sölvesborg-Karlshamn ger en restidsvinst på 6 minuter och bidrar till kapacitetsförbättringar på Blekinge kustbana samt tillför en bättre anslutning till Sydostlänken. Åtgärden ska ses som en första etapp av ett större paket av åtgärder där hela Blekinge Kustbana får en konkurrenskraftig standard.
- Kust till kustbanan knyter samman residensstäderna Karlskrona, Växjö och Kalmar med Södra stambanan i Alvesta. Dubbelspår mellan Alvesta-Växjö är av vikt för att öka kapaciteten på en hårt belastad bana. Åtgärder för att minska restiderna ligger främst på sträckan i Kronoberg. Ombyggnad av Emmaboda station är nödvändig för bättre resandebyte.
- E22 Ronneby Ö – Nättraby, utpekat objekt i Nationell plan 2018–2029. Förlängningen till trafikplats Ronneby öst ökar nyttan. Sträckan har varierande standard med ett trafikflöde nära kapacitetstaket. Utbyggnaden samverkar med den utbyggnad till mötesfri landsväg på Riksväg 27 som tillsammans med Riksväg 15 är det största projektet i länsplanen. Riksvägen mellan Göteborg och Karlskrona ingår i Baltic-Link korridoren och har en funktion som nationell väg men ingår i länsplanen.
- Skånebanan – dubbelspår mellan Kristianstad-Hässleholm. Medför förbättrad kapacitet och kortare restider, en viktig del för att kunna uppnå 2-timmars målet mellan Karlskrona och Malmö.





## Nationell-kommunal-näringslivssamverkan

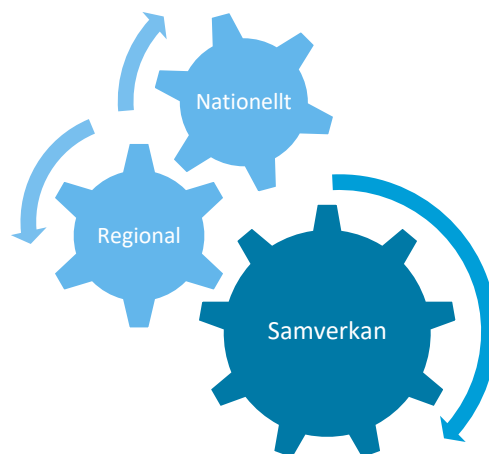
Denna samverkan är främst aktuell i planeringen av Sydostlänken. Järnvägsprojektet är i första hand ett godsprojekt och som sådant är bl. a Volvo Cars i Olofström berörda liksom hamnen i Karlshamn. För Volvo handlar det om ett åtagande i del av godsbangården och de investeringar som berör spåraneläggningen. För åtgärder kopplat till persontrafik står berörda kommuner och regioner för de investeringar i stationer och del i mötesspår som behövs. 50 mkr i planen är avsatta till denna samfinansiering. Samverkan sker främst genom intressentgruppen Sydostlänkenintressenterna som består av representanter från berörda regioner, kommuner och näringslivet. Även om projektet finns med i nationell plan 2022–2033 är samverkan fortfarande betydelsefull för att bevaka projektets framdrift.

## Regional-kommunal samverkan

Ett sammanknutet Sydsverige är ett av de tre prioriterade områdena i positions-papperet för Sydsverige. Trenden är att allt fler dagspendlar över allt längre avstånd. Inom Blekinge är pendlingen störst mellan Ronneby och Karlskrona. I Olofström är drygt 41 % av den arbetande befolkningen (20–64 år) i kommunen inpendlare. Pendlingsrelationen på Blekinge Kustbana är störst mellan Sölvesborg och Kristianstad. Något färre reser mellan Karlskrona och Ronneby och bara något färre reser mellan Karlskrona och Lund/Malmö-Kastrup. En förklaring är att tågresa på längre avstånd är konkurrenskraftiga jämfört med bilen, även om de tar längre tid. Resorna med tåg har dock fått sig ett avbräck under pandemiåren 2020 och 2021 och Region Blekinge arbetar nu för att resandet ska återgå till 2019 års nivå.

Målet att minska restiden på Blekinge kustbana sker i samverkan med kommunerna. Genom den expansion som nu sker på bostadsmarknaden i Blekinge med bostäder i stationsnära lägen stärks attraktionskraften i att åka kollektivt både med tåg och buss. I Sölvesborg planeras och byggs det för ca 450 bostäder i innerhamnen och i några mindre projekt, "Stationsstaden" Karlshamn ca 400 bostäder, i Ronneby 200 bostäder i olika projekt och Pottholmen i Karlskrona där en första etapp om 440 bostäder står färdiga eller är i byggfasen. Det innebär drygt 1 500 lägenheter i områden med flerbostadshus, i direkt anslutning till stationsterminalerna.

Ett ökat kundunderlag i tågresandet motiverar kapacitetshöjande åtgärder i infrastrukturen och stärker den regionala tågtrafiken. Det medför också ett ökat resande med buss. Fler invånare kommer att bo i centrala lägen vilket bör medföra att fler kommer att gå och cykla. Planen vill stödja den utvecklingen genom statsbidrag i länstransportplanen för att utveckla kollektivtrafiken och satsningar på cykelbanor i det kommunala väg- och gatunätet. Det bidrar till ett mer miljö- och klimatanpassat dagligt resande och en stadsmiljö som kan formas utifrån fler premisser än biltrafiken.



# Planens syfte, mål och inriktning

## Prioriterade områden

De tongivande utgångspunkterna för inriktningen i länsplanen är Blekinges strategiska läge och behovet av en arbetsmarknadsförstoring. Blekinges position vid södra Östersjön är central för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Vi har också närhet till Öresundsregionen som är den största tillväxtmotorn i Sydsverige.

Mål och prioriteringar av Blekinges infrastruktur har behandlats vid skilda tillfällen vilket gör att planprocessen inför en ny period kan ses som ett ständigt pågående arbete. Den nuvarande länstransportplanens mål och utgångspunkter för prioriteringar är i grunden de samma, men vi har skärpt behovet av åtgärder för några områden. Genom arbetet med en sydsvensk systemanalys, Sydostpaketet och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige har vi haft tillfälle att betrakta vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

I bl. a följande finns Blekinges prioriteringar beskrivet;

- Positionspapper – infrastruktur & transport, Regionsamverkan Sydsverige, 2020
- Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapperet, Regionsamverkan Sydsverige 2021
- Sydostpaketet 2021, Sydsvenska Handelskammarens skrift som tagits fram tillsammans med Region Blekinge, Region Kalmar och Region Kronoberg
- Remissvar till Nationell Plan (vintern 2022)

## Tre prioriterade områden

Utifrån det Sydsvenska positionspapperets tre prioriterade områden beskrivs kortfattat inriktning och mål för Blekinges infrastruktur. I tabellen nedan redovisas inriktning, mål om sådant finns och föreslagen åtgärd i länsplan eller nationell plan. Då flera av åtgärderna berör mer än ett område redovisas allting i en samlad tabell.

### 1. Nationell och internationell tillgänglighet

Järnvägens funktion och tillförlitlighet måste säkras. Snabb utbyggnad av nya stambanor och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor.

### 2. Sammanknutet Sydsverige

Knyt samman tillväxtmotorer och regionala kärnor för bättre pendlingsrelationer.

### 3. Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter

Sveriges konkurrenskraft ska öka genom förstärkta handelsvägar via Blekinges hamnar mot växande ekonomier i öst.

Inriktning	Mål	Planerna
Upprustad och färdigbyggd Sydostlänk		Med som åtgärd i nationell plan 2022–2033 utan specificerad byggstart. Med- och samfinansiering näringsliv, kommuner och regioner.
Ökad kapacitet på Blekinge Kustbana.	Restidsmål 2 timmar Karlskrona-Malmö	Första etapp; med som åtgärd i nationell plan med planerad byggstart 2028-2033 Samfinans 50 %.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E22.	Restidsmål 1 timme Karlskrona-Kalmar. Del i minskad restid, 1 timme Karlskrona-Växjö	E22 Lösen-Jämjö med i nationell plan och pågående. E22 Ronneby Öst-Nättraby med i nationell plan med planerad byggstart 2025–2027.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på Riksväg 27.	Del i minskad restid, 1 timme Karlskrona-Växjö.	Förbifart Backaryd med som åtgärd i länstransportplan. Förbifart Hallabro med som åtgärd i länstransportplan.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på Riksväg 15.		Etapp 1, Olofström-Gränum med i länstransportplan 2022–2033.
Ökad användning av cykel.	2033 ska det regionala huvudcykelnätet vara 100 % utbyggt.	Medel i länstransportplan till cykelåtgärder på statliga och kommunala vägar genom sam- och medfinansiering.
Ökad attraktivitet i att åka kollektivt.	Ökad marknadsdel av kollektivtrafik.	Medel i länstransportplan genom statsbidrag.
Muddring och utmärkning av farled i Karlskrona.		Med som trimningsåtgärd i nationell plan.
Ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn.	Restidsmål 2 timmar Malmö-Karlskrona. 15 minuter mellan städerna längs Blekinge Kustbana.	Ligger inte med i nationell plan 2022-2033, men avsiktsförklaring är tecknad om samfinansiering med 50 mkr från länsplanen.

# Motiv för prioriteringar och åtgärder i planen

## Motiv för prioriteringar

Prioriteringarna utgår från ett helhetsperspektiv med syfte att Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i Blekinge men också transportsystemet i ett vidare sammanhang. Bilden vi har av Blekinge som en strategisk port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa är en grund för våra prioriteringar och de åtgärder som föreslås i planen.

Vi kan inte se att tilldelningen av medel i länsplanen görs med hänsyn till den roll som Blekinge har som transportnod för Sverige. Brister på de allra viktigaste riksvägarna kommer att bestå under lång tid, inte minst på Riksväg 15. Av de föreslagna åtgärderna på Riksväg 15 ryms endast en liten del i denna planperiod 2022–2033. Av de medel vi får till länet går mer än hälften till att bygga ut Riksväg 27 och Riksväg 15 till mötesfri väg. Satsningar på järnvägsnätet är av så stor vikt att närmre en fjärdedel av medlen avsätts för att samfinansiera dessa från länsplanen. Samtidigt har kostnadsökningar i alla projekt medfört att det finns ett begränsat utrymme för nya objekt i planen.

Blekinges centralt utpekade hamnar ska med förbättringar av väg- och järnvägssystemet kopplas samman med TEN-T korridoren Skandinavien-Medelhavet i Sverige. Vi ska knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer och regionala kärnor för att stärka arbetsmarknaden. Möjligheterna till daglig pendling med tåg och buss ska förbättras genom förstärkning av kollektivtrafikens infrastruktur. Kommunernas planering för bostäder i stationsnära lägen bidrar till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken. Vi ska bidra till att fler väljer att cykla i och mellan närliggande tätorter och målpunkter.

Prioriteringarna nedan utgår från Regionsamverkan Sydsveriges tre prioriterade områden; nationell och internationell tillgänglighet, ett sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter samt utifrån utmaningarna i infrastrukturpropositionen/planeringsdirektivet.

- Skapa en ny systemlösning i järnvägssystemet för godstransporter på järnväg via sjöfart för den ökade handeln mot öst. Sydostlänken ligger i åtgärdsplaneringen till nationell plan. Sam- och medfinansiering i avsiktsförklaringen mellan Trafikverket och Volvo Cars, Karlshamns Hamn, kommunerna Osby, Älmhult, Olofström och Karlshamn, Region Kronoberg och Region Blekinge. Regionstyrelsen i Blekinge har i Länstransportplan 2018–2029 fattat beslut om att disponera 50 mkr för samfinansiering av åtgärden.
- Ökad kapacitet på Blekinge kustbana. Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken samverkar med bostadsbyggande i stationsnära lägen. Trimningsåtgärder genom bland annat nytt mötesspår vid Kallinge finns med i nationell plan och samfinansieras från länsplanen med 50 procent. Ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamns lyftes fram som förslag till nationell plan 2022–2033, men kom inte med i denna. Överenskommen samfinansiering från länsplanen med 50 mkr ligger efter 2033.

- Totalt byggs och planeras ca 1 500 lägenheter i flerbostadshus inom 5 minuters gångavstånd till respektive järnvägsstation/reseterminal och ytterligare 500 bostäder i centrala lägen i länets kommunhuvudorter.
- Inom potten cykel- och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet är avsikten att planen ska svara upp mot målet i den regionala cykelstrategin om utbyggnaden av ett regionalt huvudcykelnät.
- Den statliga medfinansieringen till cykel- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala väg- och gatunätet ska bidra till förbättringar som framgår av prioriteringsgrunder och riktlinjer i den regionala cykelstrategin.
- I förhållande till de medel som finns i planen är anslagen till cykelåtgärder betydande. Kommunal 50 % medfinansiering gör det möjligt att genomföra åtgärder för nära 200 mkr. Fördelningen är 128 mkr till statliga vägar (64 + 64) och upp till 48 mkr på kommunala vägar (24+24). 20 mkr avsätts till arbetet med en nationell kustnära turismcykelled för att öka Blekinges attraktionskraft inom turismnäringen.
- Riksväg 27 - förstärkningen av vägen som påbörjats med ombyggnad till mötesfri väg fortsätter med förbifarter i Backaryd och Hallabro enligt inriktning i nuvarande plan. Förbifart Backaryd och förbifart Hallabro finns med som namngivna objekt även i denna plan.
- Riksväg 15 mellan Olofström-Pukavik har ett så stort trafikflöde att den nuvarande vägen brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. En åtgärdsvalsstudie har genomförts och föreslår en etappindelning av sträckan. Etapp 1, Olofström-Gränum ligger med som namngivet objekt i denna plan.
- Inom potten trafiksäkerhet och tillgänglighet planeras mindre åtgärder på det primära länsvägnätet, bland annat väg 123 mellan Mjällby-Nogersund. Trafikverket planerar att göra tätortsutredningar i såväl Mörrum som Holmsjö.

## Hållbara transporter

Det finns såväl regionala som nationella och internationella klimatmål att förhålla sig till.

Transportsektorn står idag för en betydande del av Sveriges koldioxidutsläpp och åtgärder behövs på alla nivåer för att kunna uppnå de utpekade målen. Länstransportplanen är en självklar del av detta och det visar även de föreslagna satsningarna som planen presenterar. Samtidigt finns det övergripande trafiksäkerhets- och tillgänglighetsmål att förhålla sig till vilket förutsätter åtgärder på det regionala vägnätet Enligt Blekinges Regionala Klimatmål med koppling till transportinfrastrukturen, ska:

- Blekinges koldioxidutsläpp halveras vart fjärde år
- Blekinge bidra till att Sveriges mål om en fossilfri fordonsflotta uppnås till år 2030

Omställning av transportsektorn har identifierats som speciellt viktig för att snabbt minska Sveriges klimatpåverkan, och det gäller även för Blekinge. För Blekinges del är satsningar på kollektivtrafiken med särskild bärning på tågtrafiken en förutsättning för att minska våra utsläpp då både bussar och tåg i Blekinge sedan 2021 drivs till 100% av förnybara drivmedel. Järnvägen behöver utvecklas för att det ska bli attraktivt att välja tåget som primärt transportslag och möjligheterna för överflyttning av gods från väg till järnväg måste bli bättre. För de kortare resorna krävs det en förbättrad cykelinfrastruktur och ett effektivt system av busstrafik, såväl lokalt som regional (se Region Blekinges Trafikförsörjningsprogram samt Cykelstrategi). Satsningarna i Länstransportplanen är en viktig del för att uppnå detta men det förutsätter även att de större infrastrukturåtgärderna i den nationella infrastrukturplanen blir verklighet. Region Blekinge väljer att prioritera:

- 66 mkr till samfinansiering av kapacitetsåtgärder på Blekinge Kustbana för att förbättra robustheten och därmed tillförlitligheten. Detta inkluderar en mötesstation kring Kallinge där Region Blekinge tillsammans med berörda kommuner förespråkar en lokalisering i närheten av flygplatsen för att möjliggöra för resandeutbyte i framtiden.
- 50 mkr till samfinansiering av åtgärder kopplade till persontrafik på Sydostlänken.
- 50 mkr till samfinansiering av ny järnväg på Blekinge Kustbana mellan Karlshamn-Sölvesborg för att på sikt möjliggöra för två parallella tågssystem i Blekinge samt förbättrade möjligheter för godstransporter på järnväg.
- 148 mkr till cykelåtgärder, varav 64 mkr i medfinansiering från kommunerna, för att främja andelen cykelresor i länet, för såväl arbetspendling som för fritids- och turismcyklande.
- 8 mkr till kollektivtrafiksåtgärder på det statliga vägnätet, främst hållplatser, för att främja det kollektiva resandet i länet.
- 48 mkr, varav 24 mkr i medfinansiering från kommunerna, till kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet för att främja det kollektiva resandet i länet. Kombinationsresor görs mer attraktiva genom bättre trygghet och komfort vid anslutnings hållplatserna för de som färdas del av resan med bil eller cykel.
- Upp till 48 mkr, varav 24 mkr i medfinansiering från kommunerna, till miljö- och cykelåtgärder på det kommunala vägnätet för att främja cyklandet i länet.

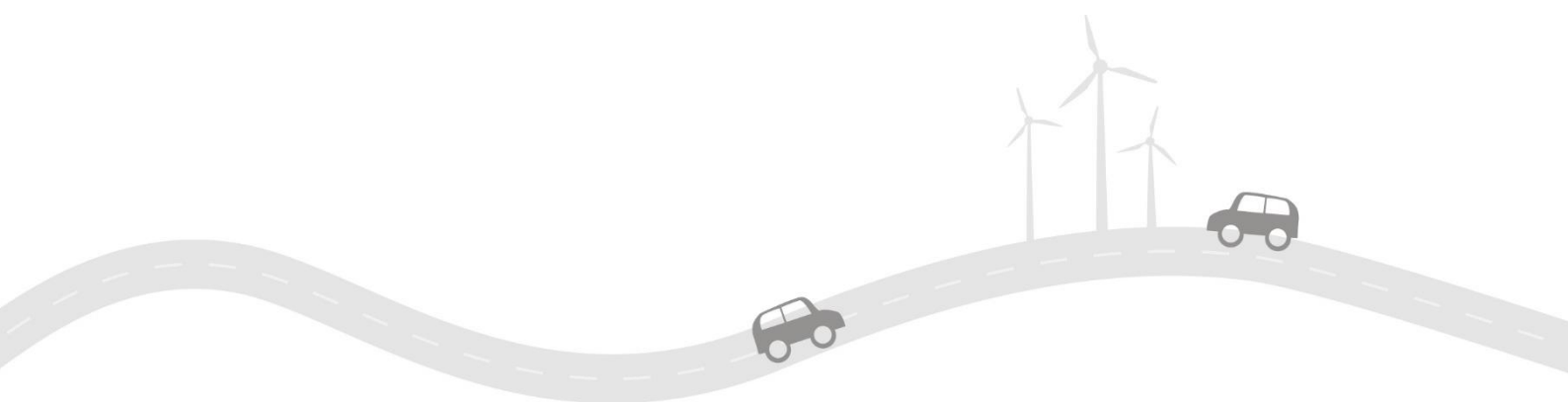
I Miljökonsekvensbeskrivningen presenteras vilka miljöeffekter respektive åtgärd får i länet. Se bilaga 1 för mer information.

## Större namngivna åtgärder i länstransportplanen

Tre namngivna åtgärder över 50 mkr föreslås ingå i den nya planen. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från den gamla planen som namngivna objekt och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en namngiven åtgärd. De tre åtgärderna är:

- Förbifart Backaryd på Riksväg 27
- Förbifart Hallabro på Riksväg 27
- Olofström-Grännum på Riksväg 15

Planen tar också upp åtgärder som samfinansieras med Nationell Plan. Från föregående plan följer samfinansieringen av hastighetshöjande åtgärder och mötesspår på Blekinge Kustbana med samt åtgärder för persontrafik på Sydostlänken. Regionfullmäktige har även beslutat om att samfinansiera ytterligare ett objekt på järnväg; ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn för minskade restider, ökad kapacitet och bättre anslutning till Sydostlänken. Avsiktsförklaringar och överenskommelser är tecknade med Trafikverket.



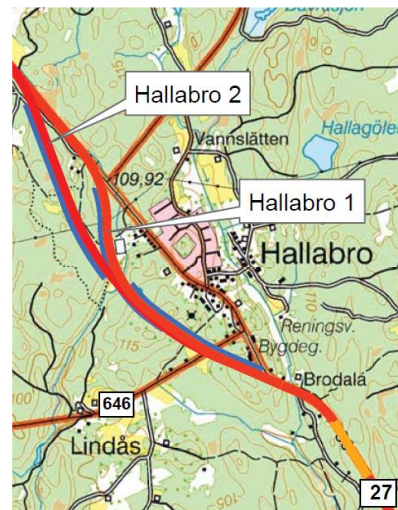
### Förbifart Backaryd på Riksväg 27

Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är en viktig länk från sydöstra Sverige till västkusten, främst för tunga transporter men även viktigt för att knyta samman Ronneby/Karlskrona och Karlshamn via Riksväg 29 med Växjö. Vägen ingår i transportkorridoren Baltic-Link som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Polen och Sverige, i det vidare perspektivet mellan stomnätskorridoren Baltiska-Adriatiska inom TEN-T och Skandinavien. Mellan Backaryd och Hallabro planeras ombyggnation till mötesfri väg i befintlig sträckning, förbi Backaryd förläggs vägen i ny sträckning öster om samhället. Inne i Backaryd kommer trafiksituationen och boendemiljön förbättras när genomfartstrafiken går utanför samhället. Hela sträckan är ca 7 kilometer lång och blir en mötesfri väg med mitträcke vilket bidrar till bättre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet.

Vägplanen för sträckan har överklagats men i slutet av mars 2021 gav regeringen besked om att avslå överklagan. Planerad byggstart är 2022 och projektet kommer samordnas med den planerade ombyggnaden av trafikplats Ronneby Väst i korsningen mellan Riksväg 27 och E22.

## Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Trafiksituationen genom Hallabro är idag problematiskt och ställer till det för de boende på orten samtidigt som den låga hastigheten på sträckan bidrar till långa restider och fördröjningar för genomfartstrafiken. Standarden på vägen är låg med såväl skarpa kurvor som flera backkrön vilket försvårar omkörningar, ger en lägre trafiksäkerhet och en sämre framkomlighet på hela sträckan. Förbifart Hallabro innebär en ny sträckning väster om samhället med anslutningar till samhället och till väg 646 i söder och till 659 i norr. Den nya vägen byggs om till vad Trafikverket kallar gles 2+1-väg där den 2 kilometer långa sträckan blir mötesseparerad väg med mitträcke.



Figur 11. Förbifart Hallabro

Arbetet med vägplan startades upp 2020 och samråd har skett under vår och höst 2021. Byggstart planeras i nuläget till 2025. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på södra delen är ca 2700 fordon varav ca 13 % lastbilar. Genom Hallabro och norr om samhället är ÅDT ca 2 100—2400 varav ca 14 % lastbilar. Av den tunga trafiken kommer drygt 20 % från färjetrafiken i Karlskrona.

När vägen förbättras på en längre sträcka är ambitionen att tyngre transporter i högre utsträckning ska välja denna väg istället för länsväg 122 mellan Karlskrona och Växjö. Om åtgärderna genomförs så räknar Trafikverket med att 94 % av de tunga fordon som planeras gå via centrala Hallabro i stället går på den nya vägen och att 77 % av personbilstrafiken flyttas över. Mopeder, cyklar och gående kommer fortsatt trafikera genom centrala Hallabro i vägutredningen Möllenäs – Djuramåla från 2010 studerades två alternativ förbi Hallabro. Trafikverket förordade det kortaste alternativet, Hallabro 1.

Genom fortsättningen att bygga förbifart Hallabro har den mest trafikerade delen av Riksväg 27 i Blekinge åtgärdats. Totalt omfattar det en utbyggnad på ca 23 km till mötesfri landsväg med mitträcke från att tidigare ha varit en mycket kurvig väg med bristande trafiksäkerhet. Då har de båda tätorterna också fått en bättre miljö genom minskad genomfartstrafik. Kostnaden för Förbifart Backaryd beräknas bli 262 miljoner kronor. Motsvarande kostnad för Förbifart Hallabro beräknas bli 117 miljoner kronor.

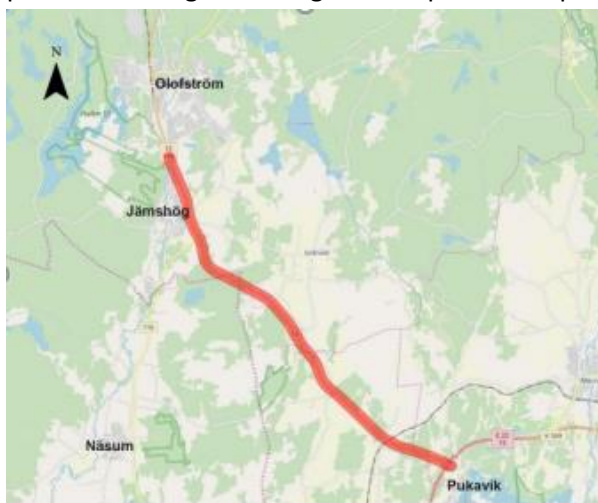
Ombyggnader av Riksväg 27 till mötesfri väg i Regionerna Jönköping och Kronoberg är av stor betydelse för att på sikt skapa en robust och trafiksäker transportled mellan Göteborg och Karlskrona. Väsentliga förbättringar har gjorts och åtgärder planeras i den nya planperioden.

För den långväga busstrafiken till Växjö är det viktigt att åtgärden inkluderar hållplats med ett strategiskt läge för de boende i Hallabro.



## Riksväg 15 delen Olofström – Pukavik

Riksväg 15 mellan Karlshamn och Halmstad är ett viktigt tvärgående stråk för godstrafik. Vägsträckan förenar flera industritäta orter och är viktig för pendling. På delen mellan Olofström och trafikplatsen vid Pukavik är trafikflödet drygt 7000 fordon per dygn närmast Olofström och som lägst 4 300 varav andelen lastbilar är ca 12 %. Vägen är normal landsväg, 8 meter bred med utförda sidoområdesåtgärder som motiverat skyltad hastighet 90 km/h. Trafikverket har under 2019 genomfört en anpassning av hastighetsgränser på statliga vägar i landet där Riksväg 15 genom Blekinge påverkats. Åtgärden har inneburit att Riksväg 15 fått en sänkt hastighetsgräns till 80 km/h. Vägen ingår i det regionalt prioriterade vägnätet för godstransporter och pendling. Transportförbindelsen är av stor vikt för Volvo



Figur 12. Utredningsområde mellan Pukavik och Olofström.

Cars i Olofström och fordonsklustrets transportförbindelse med hamnarna och ökar med de satsningar som görs inom fordonsindustrin. Vägsträckan har en hög andel inpendlare till Olofström. Vägsträckan brister i framkomlighet och trafiksäkerhet i relation till trafikflödet. Korsningen med Länsväg 116 är undermålig ut trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

Hög framkomlighet på vägavsnittet är prioriterat ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. I länets norra del och i Skåne kvarstår behov av förbättringar. Region Skåne planerar att studera sträckan Osby-Lönsboda-länsgåransen i en åtgärdsvalsstudie varvid den sista delen i Blekinge bör ingå.

I Trafikverkets ÅVS från 2020 föreslås en etappindelning av sträckan där den första etappen utgår från Olofström ned till en punkt vid korsningen med Gränums stationsväg och den andra etappen fortsätter från Gränum till Pukavik. Målet för ÅVS:en är att uppnå förbättrad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet och förbättrad tillgänglighet. I studerade åtgärdsstyper och alternativa lösningar lyfts en rad förslag till lösningar fram som studien valt att gå vidare med. Detta inkluderar bland annat:

- Beteendepåverkande åtgärder för att flytta över resande med bil till kollektivtrafik
- Mindre anslutningar mot Riksväg 15 stängs
- En kombination av 1+1-väg och 2+1-väg inklusive mittseparering
- Kompletterande räffling där det saknas
- Översyn av antal och placering av hållplatser
- Faunapassager och viltstängsel
- Förbättrad standard för gång- och cykel på parallellvägnät
- Vänstersvängsfält i korsningspunkter

## Etapp 1: Olofström-Gränum

Vägen mellan Olofström och Gränum är inte mötteseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet och i och med den nyligen genomförda hastighetssänkningen till 80 km/h har restiderna på sträckan förlängts. Sträckan är 6,5 km lång med en ÅDT på 4500–7300 varav 9-14 % lastbilar. Kostnaden för



Figur 13. Huvudalternativ 2+1 indelning. Trafikverket 2020

åtgärden är beräknad till ca 170 mkr och ska enligt Trafikverkets SEB (samlad effektbedömning) vara samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden är det enda tillkommande namngivna objektet i denna plan.

## Etapp 2: Gränum-Pukavik

Den andra etappen, som fulländar sträckan mellan Olofström-Pukavik ryms inte Länstransportplan 2022–2033. Etappen behöver ses över i samband med nästa planrevidering.

## Större brister/samfinansiering med nationell plan

Till skillnad från föregående plan har rubriken ”Större brister” bytts ut mot samfinansiering med nationell plan. Två objekt som samfinansieras mellan Länstransportplanen och Nationell plan följer med från tidigare plan.

En stor del av Länstransportplanens totala ekonomiska ram går till samfinansiering med nationell plan, närmare bestämt 125 mkr. För Blekinges del är detta betydande. Det är med andra ord stora summor som går till objekt som huvudsakligen ska finansieras av den nationella planen och som således gör att det blir sämre förutsättningar för nya objekt i länstransportplanen. Samtidigt är de samfinansierade objekten av högsta vikt för Blekinges utveckling.

## Sydostlänken

Sydostlänken är ett godsprojekt som skapar en ny systemlösning för godstransporter mellan Blekinge och mellersta Sverige och med sjötransporter mot öster. I Trafikverkets SEB från 2016 beräknas samhällsnyttan vara hög som järnvägsinvestering för godstransporter. Förslaget finns med i nationell plan 2022-2033.

Trafikverkets kalkyl i järnvägsutredningen visar att potentialen för en överföring av gods från väg till järnväg är så stor att Sydostlänken är samhällsekonomisk lönsam.

Beräkningsmetodiken innehåller emellertid en skattefaktor som minskar nyttan genom den dieselskatt som staten går miste om vid en elektrifiering av banan och överföring av gods från lastbil till tåg. Den effekten står i direkt motsatsförhållande till den inriktning regeringen har anvisat för transportpolitiken. I Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma prioriteringar från 2016 var Sydostlänken det enskilt största godsprojektet som föreslogs ingå i den nationella planen 2018-2029, vilken man sedermera fick gehör för.



Figur 15. Karta över Sydostlänken.

Sydostlänkenintressenterna har i en avsiktsförklaring ställt sig beredda att ta ett ekonomiskt åtagande för del i banan vilket bl. a omfattar de investeringar som behövs i form av stationer och mötesspår för persontrafik. Samfinansieringen från länsplanen om 50 mkr avser del i mötesspår.

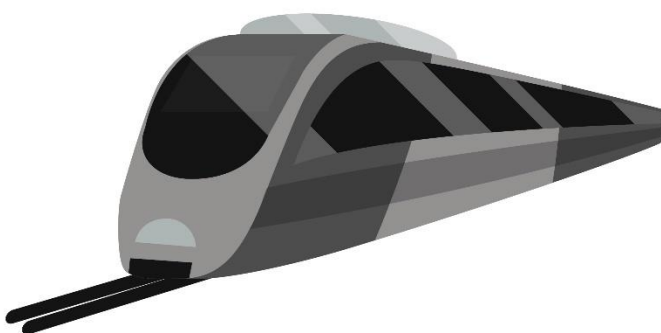
I nationell plan 2022–2033 har Sydostlänken tilldelats 2 miljarder ytterligare i finansiering. Därmed är byggstart skjuts beräknat till 2028. Vikten av Sydostlänken kan inte nog betonas och som tidigare nämnts en avgörande investering för näringslivet i regionen.

## Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder

Kapacitetsåtgärder på Blekinge Kustbana för att minska restiden och öka robustheten ligger med i nationell plan 2018–2029. Åtgärden omfattar ett nytt mötesspår kring Kallinge (lokalisering ej klar) samt hastighetshöjande åtgärder på sträckan. Samfinansieringen från Länstransportplanen på 50% av kostnaden följer med från den tidigare planen. Dock så har kostnaden räknats upp enligt. Byggstart planeras till perioden 2028-2033. Region Blekinge tillsammans med berörda kommuner förespråkar en lokalisering av mötesspåret så nära flygplatsen så möjligt. På så sätt underlättas möjligheten att kunna etablera en station för resandeutbyte i anslutning till flygplatsen.

## Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Blekinge Kustbana

Trafikverket har genomfört en fördjupad åtgärdsvalsstudie för Blekinge Kustbana mellan 2019–2021 där större linjerätningar föreslås för att på sikt kunna uppnå restidsmålet om två timmar mellan Karlskrona-Malmö. Slutversionen av studien presenterades hösten 2021 och en åtgärd man ville gå vidare med var ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg. En överenskommelse gjordes om samfinansiering mellan Region Blekinge och Trafikverket, beslutad i Regionfullmäktige under våren 2021. När regeringen i juni 2022 fattade beslut om den nationella planen 2022-2033 fanns objektet inte med i denna, men Region Blekinge har för avsikt att fortsatt driva frågan om en ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg. I enlighet med överenskommelsen har 50 mkr avsatts för samfinansiering av denna åtgärd efter 2033.



Bakgrunden till den föreslagna åtgärden är den åtgärdsvalsstudie som genomfördes under 2015–2016 för Blekinge kustbana med syfte att hitta åtgärder för ökad kapacitet och minskade restider. Det långsiktiga målet för studien var att uppnå ett restidsmål om två timmar mellan Karlskrona och Malmö vilket innebär en total restidsförkortning med närmare 45 minuter längs hela sträckan. En förutsättning för att uppnå restidsmålet är åtgärder på såväl Blekinge kustbana som på Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm samt Södra stambanan mellan Hässleholm och Malmö. Studien resulterade i tre olika etapplösningar där etapp 1, i form av ett mötesspår i Kallinge, lyftes med i Nationell plan 2018–2029 och samfinansieras med Blekinges Länstransportplan. Det framgick dock av studien att Blekinge Kustbana, efter genomförd åtgärd, kommer ha kvar stora brister kopplat till kapacitet och restid.

Den fördjupade åtgärdsvalsstudien som Trafikverket gått vidare med konkretiserar rekommenderade åtgärder inom etapp 2. Målsättningen är fortfarande två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö. Blekinge Kustbana, som sträcker sig mellan Karlskrona och Kristianstad är Blekinges viktigaste järnvägsstråk för gods- och persontrafik. Den föråldrade järnvägen och dess standard ger dock begränsade hastigheter och således lång restid, vilket gör att tågets konkurrenskraft i Blekinge tappar i förhållande till bilen. Längs banan finns ett sjuttioal plankorsningar och signalsystem som på sikt behöver bytas ut. I den fördjupade utredningen har åtgärdsförslag på smärre hastighetshöjande åtgärder, plankorsningsåtgärder, förlängning av dagens mötesspår samt nya linjesträckningar analyserats.

Det utpekade utredningsalternativet innebär en omfattande ombyggnad av järnvägen mellan Karlshamn-Sölvesborg och bör betraktas som en första del i ett större paket av en långsiktig utbyggnad av hela banan. Ombyggnaden avser en linjeomläggning på sträckan Karlshamn-Sölvesborg, ett nytt mötesspår i Bergåsa samt förlängning av befintligt mötesspår i Sölvesborg. Alternativet medför en restidsförkortning med cirka sex minuter.

Det finns många fördelar med restidsförkortningar som nämnts tidigare i texten. Detta inkluderar även trafikeringskostnaden. Om restiden mellan två platser minskar innebär det att trafikeringskostnaden blir lägre på grund av att det blir kortare tid som tågen ska bemannas med personal. Det går också åt färre tågset i systemet vilket leder till minskade kapitalkostnader. Om restiden dessutom minskas till följd av att sträckan blir kortare så blir driftkostnaden lägre, det går åt mindre drivmedel och det krävs mindre underhåll.

Genom att behålla den gamla banan finns möjlighet för två parallella tågssystem genom Blekinge; ett snabbt regionaltåg med få stopp och ett lokaltåg med fler stopp. Det skulle också förbättra möjligheten till fler godstransporter på järnväg genom Blekinge. På såväl europeisk som nationell nivå arbetas det aktivt för att överföra gods från väg till järnväg.

## Trimningsåtgärder järnväg

I länstransportplanen avsätts en pott på 25 miljoner kr för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder inom järnvägssystemet som bidrar till att utveckla och trafikera banor enligt Tågstrategi för Blekinge. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar kapaciteten på banorna och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar samt åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser eller underhållsåtgärder som görs på banorna. Identifiering och prioritering av åtgärder sker i dialog med Trafikverket och Blekingetrafiken. Beslut om eventuell samfinansiering med medel från länstransportplanen sker löpande och tas för varje enskild åtgärd.



## Mindre åtgärder

Under kategorin mindre åtgärder inkluderas trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Detta är en viktig pott för att kunna genomföra mindre åtgärder under planperioden. Trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder inkluderar bland annat räffling. En planerad åtgärd är tänkt på väg 123 mellan Mjällby-Nogersund.

En pott avsätts till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet, detta inkluderar huvudsakligen hållplatsåtgärder.

Till cykelåtgärder avsätts en betydande summa. Cykelåtgärderna medfinansieras av kommunerna med 50 %. Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i Blekinge följer den regionala cykelstrategin 2018-2029 som beslutades 2017. Prioriterat är att bygga ut det utpekade huvudcykelnätet i Blekinge. Ett utbyggt huvudcykelnät ökar attraktiviteten för att välja cykel som färdmedel och underlättar för en tryggare och säkrare arbetspendling på cykel. Cykelstrategin ska revideras under 2022.

En summa på 20 mkr avsätts till ett påbörjande av en kustnära turismcykelled genom Blekinge. Syftet med detta är att främja cykelturismen i regionen och erbjuda goda möjligheter för turism- och rekreationscykling i vackra miljöer längs den blekingska kusten. En förstudie till detta gjordes redan 2014 och kommer ses över i samband med revideringen av cykelstrategin 2022. Målet är att en kustnära cykelled genom Blekinge ska uppfylla de krav som ställs för att bli godkänd som en nationell cykelled i enlighet med Trafikverkets krav och således stärka den hållbara turismen i länet.



## Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att Länstransportplanen medfinansierar åtgärder på det kommunala vägnätet kopplat till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och i viss mån cykelvägar. En mindre pott finns även med för bidrag till åtgärder på det enskilda vägnätet. 52 mkr avsätts till statlig medfinansiering vilket i sin tur kan resultera i åtgärder för ca 100 mkr på det kommunala och det enskilda vägnätet.

## Objekt i Nationell Plan

Utöver de nämnda samfinansierade järnvägsobjekten återfinns två namngivna objekt längs E22 i äldre nationella planer som ännu inte börjat byggas, dessa är dock inte samfinansierade med Länstransportplanen och berörs således inte ekonomiskt av denna plan. E22 Lösen-Jämjö, där vägen byggs om till motortrafikled i till stor del ny sträckning med planerad byggstart 2022. E22 Ronneby Ö-Nättraby, motorvägsutbyggnad med planerad byggstart 2026. Som trimningsåtgärd i nationell plan 2018–2029 finns muddring och utmärkning av farled 271 i Karlskrona med.

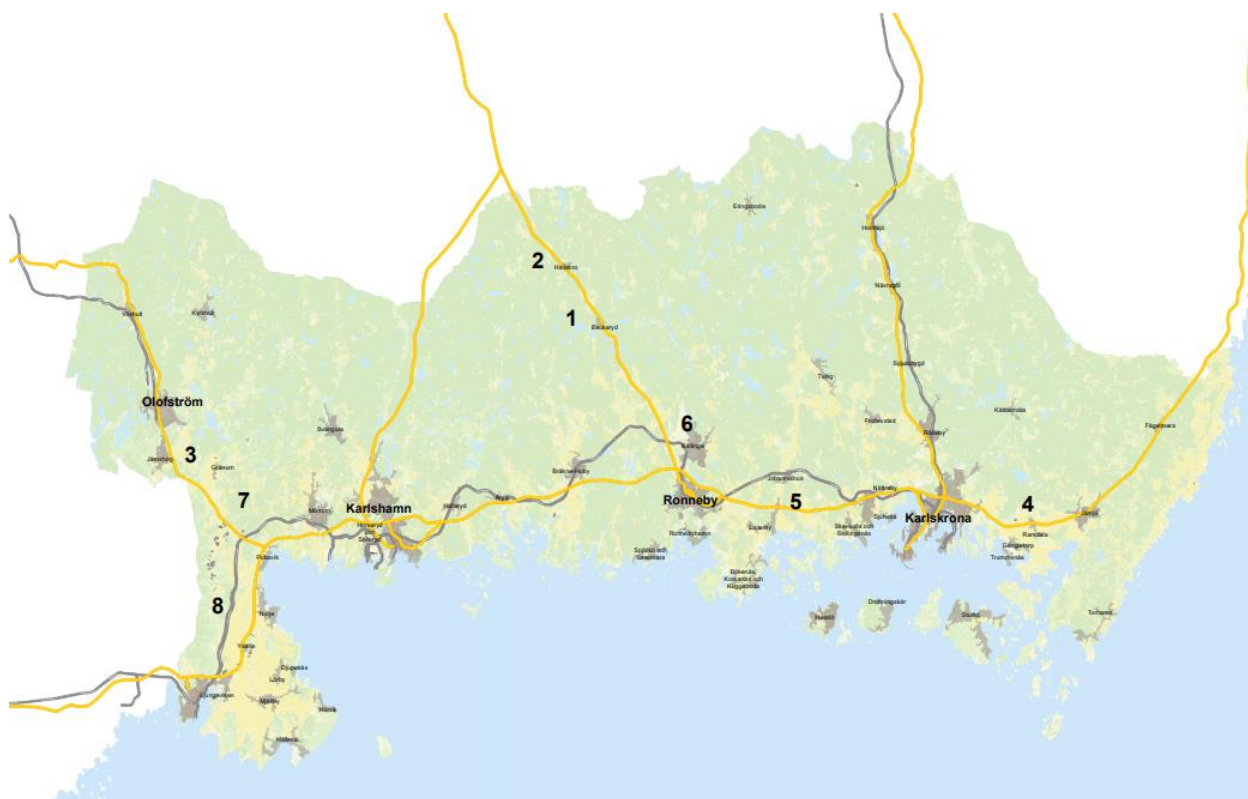
## Ekonomisk sammanställning

	Total kostnad	Tidigare	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2030	2031 - 2033	Belastar plan 2022 - 2033	Senare	Sam- och medfinansiering
<b>Namngivna åtgärder</b>									
Rv 27 förbifart Backaryd a)	262 000	20 000	X	X			210 000		32 000
Rv 27 förbifart Hallabro	117 000			X	X		117 000		
Rv 15 Olofström-Gränum	170 000				X	X	48 000	122 000	
<b>Samfinansiering med NP</b>									
Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder	66 000				X		66 000		
Sydostlänken	50 000					X	50 000		
Blekinge kustbana Sölvesborg-Karlshamn	50 000						0	50 000	
Trimningsåtgärder järnväg	25 000				X	X	25 000		
<b>Mindre åtgärder</b>									
Trafiksäkerhet/tillgänglighet	35 000		X	X	X	X	35 000		
Cykelåtgärder b)	148 000		X	X	X	X	84 000		64 000
Kollektivtrafikåtgärder	8 000		X	X	X	X	8 000		
<b>Statlig medfinansiering</b>									
Kollektivtrafik	48 000		6 000	6 000	6 000	6 000	24 000		24 000
Trafiksäkerhet/miljö inkl. cykel	48 000		6 000	6 000	6 000	6 000	24 000		24 000
Enskilda vägar	4 109		X	X	X	X	4 109		
<b>Summa</b>	<b>1031 000</b>	<b>20 000</b>	<b>212 397</b>	<b>175 927</b>	<b>153 393</b>	<b>153 393</b>	<b>695 109</b>	<b>172 000</b>	<b>144 000</b>

a) 20 mkr är upparbetade, 32 mkr kommer från nationell plan. b) 64 mkr i samfinansiering från kommunerna. 20 mkr till kustnära turismcykelled.

Tabellen ovan visar den ekonomiska fördelningen av planen, dvs. vilka åtgärder planen omfattar och vilka kostnader respektive åtgärd har. För Blekinges del är de ekonomiska ramarna för 2022-2033 610 miljoner kronor, dvs. en ökning med 14,7 procent från tidigare plan. Eftersom en stor del av medlen i nuvarande plan inte upparbetats de senaste fyra åren gör Trafikverket en justering utifrån upparbetade medel under föregående planperiod, fram till 2022. Enligt Trafikverkets beslut *om ramar för regional transportinfrastruktur* är Blekinges ekonomiska ram lite drygt **695 miljoner kronor**. Stora delar av detta

beror främst på den försening som skett kring Rv 27 förbifart Backaryd på grund av att vägplanen överklagades och att det dröjde lång tid för den att behandlas.



Figur 16. Infrastrukturåtgärder i Blekinge

Infrastrukturåtgärder i Blekinge:

1. Riksväg 27 Förbifart Backaryd
2. Riksväg 27 Förbifart Hallabro
3. Riksväg 15 Olofström-Gränum
4. E22 Lösen-Jämjö
5. E22 Ronneby Ö-Nättraby
6. Blekinge kustbana kapacitetsåtgärder
7. Sydostlänken



# Statlig planering av transportinfrastrukturen

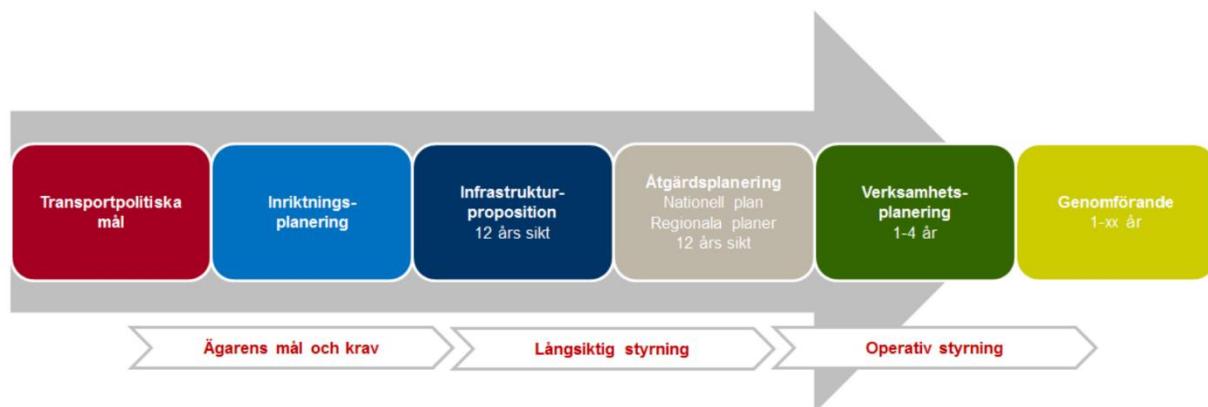
## Planeringssystemet

Infrastrukturplaneringen sker i form av 12-åriga planer som revideras vart fjärde år. Den nationella transportslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen, den nationella planen, omfattar drift och underhåll samt investeringar i järnvägssystemet och på det nationella stamvägnätet. I viss mån även åtgärder kopplade till sjöfarten. För Blekinges del innebär detta åtgärder på järnvägarna, E22 och farlederna. Även bärighetsförbättringar och riktade miljöåtgärder ligger i den nationella planen. Länstransportplanen omfattar investeringar på övriga statliga vägar och åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering är möjlig, till exempel cykelvägar på kommunalt vägnät. Planerna kan inkludera olika former av finansiering:

- *Samfinansiering* innebär en gemensam finansiering mellan nationell plan och länstransportplan. Det innebär således att finansieringen utgörs helt och hållet av statliga medel.
- *Medfinansiering* innebär finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i antingen nationell plan eller länstransportplan. I detta fall kan medel komma fram t.ex. regioner, kommuner eller företag.
- *Statlig medfinansiering* innebär finansiering med statliga medel från nationell plan eller länstransportplan till åtgärder som genomförs av en annan aktör än staten (genom Trafikverket). Detta kan handla om åtgärder på det kommunala vägnätet.

Regionerna upprättar och, efter regeringens beslut om slutliga planeringsramar, fastställer trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur och Trafikverket genomför dessa.

Trafikverkets planeringssystem innebär en rullande planering. De första åren 1–3 i planen omfattar projekt som är klara för byggstart och ligger i Trafikverkets ekonomiska verksamhetsplan. År 4–6 omfattar projekt som är planeringsklara och väntar på att flyttas in i kommande verksamhetsplan. År 7–12 innehåller dels projekt som inte är färdigutredda eller där finansieringen inte är klarlagd och dels brister som är identifierade och där åtgärder ska tas fram genom en åtgärdsvalsstudie.



Figur 17. Statlig planeringsprocess för transportsystemet

### Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudie

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetodik för att hushålla med resurser som stegvis analyserar hur en brist eller ett behov bäst kan lösas. Den tillämpas i all planering och har en viktig del i den initiala planeringen som startar med att ta fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Åtgärdsvalsstudien är en tidig studie som ska föregå åtgärder som kräver en formell process enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg. I en ÅVS skapas en arena för dialog mellan berörda parter för att söka fram olika alternativa lösningar på en brist eller ett behov. Utifrån resultatet av en ÅVS kan ett förslag till åtgärd läggas in i Trafikverkets planering och i andra forum som kan vara aktuella, t ex den kommunala planeringen.

Steg 1 och 2 åtgärder inom mobility management eller påverkansåtgärder kan enligt Trafikverkets tolkning av förordningen inte avsättas medel för eller tillämpas inom Trafikverkets ram annat än i byggskedet. Däremot kan en annan part, exempelvis en kommun, genomföra en aktivitet att informera eller påverka ett beteende. Detta kan särskilt tillämpas där kommunen medfinansierar ett projekt i länsplanen.



Figur 18. Planeringsprocess för åtgärder

# Nationella utgångspunkter för planperioden

## Transportpolitisk proposition och direktiv

Den transportpolitiska propositionen 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* redovisar regeringens inriktning på satsningar i infrastrukturen 2022–2033. Den statliga planeringsramen uppgår till 799 miljarder följande fördelning:

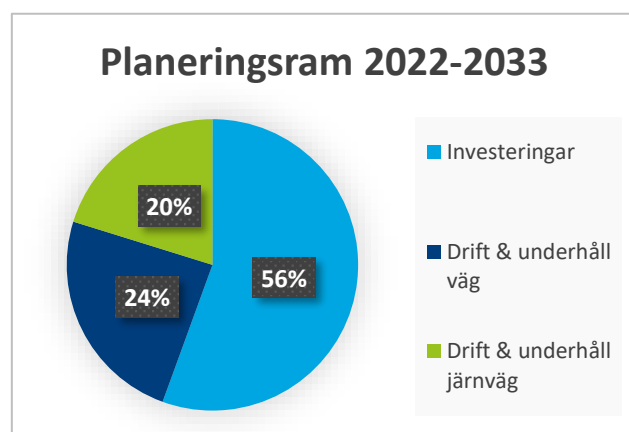
- 165 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg
- 437 miljarder kronor till utveckling, dvs. investeringar i transportsystemet (varav 42 miljarder avsätts till planeringsram för länsplanerna)

Utöver detta tillkommer ca 77 miljarder kronor från banavgifter, trängselavgifter med mera. Den totala ramen uppgår då till 876 miljarder kronor.

Propositionen lyfter ett flertal målsättningar och utmaningar under på kort och lång sikt, detta inkluderar bland annat;

- En god regional, nationell och internationell tillgänglighet
- Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Transportsektorn behöver i princip nå nollutsläpp senast 2045
- Högre grad av elektrifiering, energieffektivisering och hållbara förnybara drivmedel
- Väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällena, för näringslivet och för hållbar tillväxt.
- En väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.
- Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar.

Enligt Regeringens direktiv 2020/21:409 *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur* som släpptes i juni 2021 ska de riksdagsbundna transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat om vara utgångspunkt för såväl Trafikverkets som länsplaneupprättarnas analyser och



förslag till åtgärder. Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. I de transportpolitiska målen ingår även att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2022–2033. Vilka åtgärder som kan omfattas av länsplanerna framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I direktivet beskrivs krav på redovisning av bland annat vilka prioriteringar planförslaget baseras på och motiven för dessa, även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv och där det är relevant nationsöverskridande perspektiv. För Blekinge är Östersjösamverkan synnerligen viktig och i det länsöverskridande perspektivet har Sydsveriges sex regioner samverkat i en unison systemanalys. Med detta som grund har parterna i samverkan beslutat om ett positionspapper och utifrån detta pekat ut Sydsveriges prioriterade infrastrukturåtgärder.

Vidare ska länsplanen beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i planen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande och vilka effekter den nya bebyggelsen kan ha. I länsplanen vill vi särskilt uppmärksamma de nya bostäder som byggs i stationsnära lägen vilket medför kumulativa effekter – ökat kollektivt resande - ökad nytta av åtgärder på Blekinge kustbana samt ökade kvaliteter i stadsmiljöer. Föreslagna åtgärder i planen bör bidra till att andelen persontransporter med kollektivtrafik ökar.

## Prioriterade satsningar i Nationell Plan

I direktivet pekas tre särskilda satsningar ut där medel från den nationella planen kan medfinansiera åtgärder som regionerna lyfter fram i sina länstransportplaner. I detta skede finns det inga satta belopp för dessa åtgärder, det bör komma i samband med att förslag till nationell plan presenteras den 30 november. Följande tre områden kommer att prioriteras:

- **Cykelpott:** Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och har gett Trafikverket i uppdrag att, inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar.
- **Stadsmiljöavtal:** För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket möjlighet att ge ekonomiskt stöd till kommuner och regioner för stadsmiljöåtgärder som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Potten inkluderar även åtgärder som bidrar till hållbara godstransportlösningar.
- **Tillgänglighet i hela Sverige:** Inom ramen för trimningsåtgärder som avser trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet kan ekonomiskt stöd ges till objekt i länstransportplanerna genom samfinansiering. Detta kan inkludera åtgärder som mittseparering (likt tidigare planomgång) eller andra åtgärder inte bidrar till hastighetssänkningar.

## Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Med de tillhörande funktions- och hänsynsmålen ska Trafikverket tillsammans med andra aktörer i samhället verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

**Funktionsmålet för tillgänglighet** tar bland annat upp att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. Att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

**Hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa** tar bland annat upp att transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Transportsektorn ska bidra till att miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en ökad energieffektivitet och bryta beroendet av fossila bränslen.

## Agenda 2030

Agenda 2030 är en av FN framtagen agenda som innehåller 17 mål för en omfattande och nödvändig global omställning. Transportsystemet är integrerat i de flesta målen och har potential att påverka det hållbara samhället ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Sverige står bakom Agenda 2030 och det kräver således att vi tillsammans, inom respektive område, förhåller oss till de utpekade målen. Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 12 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle.



Figur 19. Mål agenda 2030

## Nya stambanor

Det pågår en omfattande process i Sverige för att bygga ut järnvägsnätet genom nya stambanor för höghastighetståg. Utgångspunkten är de nya stambanorna ska generera korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg och samtidigt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Tre projekt är beslutade i nationell plan 2018–2029:

- Ostlänken mellan Järna och Linköping
- Göteborg-Borås
- Hässleholm-Lund

Det är viktigt att utbyggnaden börjar där kapacitetsbristerna är som störst där Lund-Hässleholm påbörjas i ett tidigt skede. Samtidigt är det viktigt att åtgärder görs på de anslutande banorna så att de nya stambanorna ger nytta för hela landet. Arbetet med nya stambanor för höghastighetståg fortgår och Trafikverket släppte i februari 2021 rapporten *Nya stambanor för höghastighetståg – slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg*.

Utredningen har studerat fyra olika utredningsalternativ och jämförts med den nuvarande systemutformningen för nya stambanor. Rapporten ger följande slutsatser i arbetet:

- Nya stambanor tillför och frigör kapacitet i järnvägssystemet
- Nuvarande systemutformning är utvecklad för att möta flera samtidiga behov och överenskommelser vilket påverkar möjligheten till kostnadsbesparingar
- Ett beslut om en kostnadsram om 205 miljarder kronor skulle innebära genomgripande systemförändringar
- Den största kostnadsreducerande potentialen utgörs av en minskad anläggningsmassa och ökad frihetsgrad avseende linjesträckning
- En gemensam bild kring syfte och mål ger stöd för en optimering av systemet
- För att optimera funktionen och minska osäkerheter avseende kostnader behöver lokalisering av hela systemet göras

För mer djupgående information om det pågående arbetet med nya stambanor, se Trafikverkets hemsida där slutrapporten i sin helhet finns.

# Sydsvenska utgångspunkter för planperioden

## Systemanalys för Sverige Infrastruktur

Under 2020 påbörjades arbetet med att ta fram en gemensam systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Syftet var att skapa underlag för framför allt kommande infrastrukturplaner, men också för trafikförsörjningsprogram och för annat regionalt och kommunalt utvecklingsarbete. Systemanalysen innehåller planeringsförutsättningar inom transportsektorn, krav för transportsystemets utveckling, bristanalyser och förslag till åtgärder och mål.

## Positionspapper för infrastruktur

Samma år redovisade Regionsamverkan Sydsverige positionspapperet *En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige*. Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2022–2033.

Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Positionspapperet redovisar tre gemensamma positioner:

- *Nationell och internationell tillgänglighet*
- *Sammanknutet Sydsverige*
- *Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter*



## Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapper

Sydsveriges gemensamma utgångspunkter utgår från positionspapperet och den underliggande systemanalysen. Med våra utgångspunkter vill vi stärka hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi vill bidra till ett klimatsmart transportsystem. Vi vill också medverka till en väl fungerande helhet genom att ta till vara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.

I denna redovisning förtydligas positionspapperet genom att föreslå de mer konkreta insatser som bör genomföras under kommande planperiod. De största satsningarna lyfts fram som är av gemensam betydelse för Sydsverige. Förutom investeringar är förstärkt järnvägsunderhåll på både stambanor och regionala banor av yttersta vikt. Här anser vi att en samverkan kring prioritering och genomförande bör utvecklas mellan Trafikverket och regionerna som driver den regionala tågtrafiken. En insats som bör ingå i de nya planerna är en mera aktiv gränsöverskridande planering både i Östersjöperspektivet och för Sveriges koppling till kontinenten.

De större projekten i förslaget till prioriteringar omfattar dels de som ingår i gällande planer och dels de som föreslås ska ingå i kommande planperiod 2022–2033.



## Positionspapper kollektivtrafik och handlingsplan kollektivtrafik

Inom Regionsamverkan Sydsverige har även ett positions-papper med efterföljande handlingsplan tagits fram för kollektivtrafiken. Syftet med dokumenten är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling.



Kortare restider för de gränsöverskridande resorna lyfts bland annat fram som en viktig fråga. För målbilden 2040 lyfts bland annat sträckan Karlskrona-Malmö fram som en av sträckorna som behöver få bättre restider.

Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige. I handlingsplan kollektivtrafik analyseras restidsmålen utifrån övergripande mål, inriktningar och planeringsprinciper. Förutsättningarna att uppnå en snabbhet för persontågtrafiken beror på flera faktorer, som till exempel fordonens egenskaper, mängden trafik och järnvägens utformning.

I handlingsplanens utblick mot 2040 lyfts möjligheten för utveckling av mer regiontrafik. För Blekinges del skulle detta innebära ett storregiontåg och ett lokaltåg längs Blekinge Kustbana.

På Regionsamverkans hemsida [www.regionsamverkan.se](http://www.regionsamverkan.se) finns alla dokument i sin helhet.



# Regionala utgångspunkter

## Regional utvecklingsstrategi

Region Blekinges nuvarande regionala utvecklingsstrategi (RUS), "Attraktiva Blekinge – Blekingestrategin 2014–2020" är Blekinges nu gällande utvecklingsstrategi. Samtidigt pågår ett omfattande arbete med att ta fram en ny RUS för Blekinge, "Växtplats Blekinge" som förväntas träda i kraft våren 2022 och då ersätta den befintliga strategin.

Den regionala utvecklingsstrategin har som uppgift att ange Blekinges gemensamma färdriktning och är Region Blekinges mest övergripande strategiska dokument. I "Växtplats Blekinge" presenteras två olika strategiska områden med underliggande utvecklingsområden:

- *I Blekinge utvecklar vi attraktiva livsmiljöer*
- *I Blekinge utvecklar vi ett expansivt näringsliv med god kompetensförsörjning*

Under det underliggande utvecklingsområdet *Hållbar samhällsplanering*, lyfts den strategiska inriktningen för regionens infrastruktur fram. Ett effektivt och hållbart transportsystem i hela Blekinge är en förutsättning för att tillgodose näringslivets och invånarnas behov, och skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Transportsystemet måste hålla en mycket hög effektivitet i förhållande till omvärlden för att stärka vår konkurrenskraft. För att utveckla ett mer hållbart transportsystem krävs tidig och ökad samverkan och samplanering mellan olika aktörer. Följande mål och delmål som är relevanta för den trafikslagsövergripande länsplanen för regional transportinfrastruktur lyfts fram i strategin:

- Stärkt konkurrenskraft i näringslivet
  - Förbättrad infrastruktur med kortare restider
  - Ett växande näringsliv med fler arbetstillfällen
- Fler Blekingebor i arbete
  - Förbättrad infrastruktur med kortare restider
  - Ett växande näringsliv med fler arbetstillfällen
- Minskad miljö- och klimatpåverkan
  - Minskade utsläpp från transportsektorn
  - Ett ökat hållbart resande.



Växtplats Blekinge  
Regional utvecklingsstrategi



Figur 20. Regional utvecklingsstrategi för Blekinge

## Trafikförsörjningsprogram 2020–2023

Trafikförsörjningsprogrammet är Region Blekinges strategi för kollektivtrafiken och innehåller konkreta åtgärder under 2022–2023 med utblick till 2050. Det attraktiva Blekinge som beskrivs i Region Blekinges nuvarande regionala utvecklingsstrategi innehåller flera områden där kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg. För Livskvalitet krävs möjligheter att förflytta sig och kunna njuta av hela Blekinge även utan bil. För ett bra Arbetsliv krävs bra förutsättningar för etablering av företag och bra pendlingsmöjligheter. Tillgänglighet innebär att alla oavsett funktionshinder eller bilnehav ska kunna komma till sin utbildning eller till kvällsaktiviteten. Det fjärde området benämns Bilden av Blekinge där kollektivtrafiken knyter ihop länet till en bra enhet och skärgårdstrafiken lockar många besökare.

Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023 ser tillbaka på en framgångsrik satsning på trafiken i Blekinges städer med ökad marknadsandel som följd. Samtidigt har utvecklingen av tågtrafiken gått långsammare p.g.a. att efterfrågan på tågresor har ökat vilket har lett till kapacitetsbrist på spåren och därmed trafikstörningar. Många vill övergå till energieffektivare och miljövänligare sätt att resa vilket gör att vi behöver bygga ut infrastruktur och kollektivtrafik för att erbjuda en bra service även i framtiden. Staten gör nu mycket för att åtgärda problemen på södra stambanan och vi i Blekinge behöver vara tydliga med att åtgärder behövs även på våra järnvägar i Blekinge. Tvåtimmarsmålet mellan Karlskrona och Malmö, en ökad tillförlitlighet i tågtrafiken och eventuellt nya stationer ska nu konkretiseras i en tågstrategi där åtgärder och en ekonomisk kalkyl för både infrastruktur och tågtrafik ska beskrivas på såväl Kustbanan, Kust-till-Kust, och vår nya tågbana som ju heter Sydostlänken.

Infrastrukturen är grundläggande för en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Alltifrån små åtgärder för trygga och tillgänglighetsanpassade hållplatser till åtgärder på Blekinge Kustbana, Sydostlänken och Kust-Till-Kustbanan som ger bekväma tågresor till olika målpunkter i Sverige och vidare ut i Europa.

## Tågstrategi och tågvision

Det pågår just nu ett arbete inom Region Blekinge att ta fram en tågstrategi, ett arbete som beräknas stå färdigt under 2023. Strategin ska visa hur Blekinges tågtrafik ska utvecklas och vilka utmaningar som finns. Som del av arbetet med tågstrategin togs en tågvision fram under 2020. Dokumentet innehåller en långsiktig vision för Blekinges tågtrafik kopplat till restid, kapacitet och tillgänglighet. Visionen beskriver ett Blekinge med en gemensam arbetsmarknadsregion med högst 15 minuters restid mellan kommunernas centralorter. Ett storregionalt tågssystem på Blekinge Kustbana ger möjlighet till ett lokaltåg som stannar vid fler stationer genom länet samt framtida godstrafik. Norrut förbinder snabb järnväg Blekinge med Älmhult, Växjö och Kalmar.

## Cykelstrategi

Region Blekinge beslutade 2017 om en cykelstrategi för 2018–2029. Syftet med strategin är att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling. Cykelstrategin innehåller bedömningsgrunder som ligger till grund för prioritering av åtgärder. För att främja cyklingen i Blekinge har ett regionalt huvudcykelnät pekats ut som huvudsakligen går utmed det statliga vägnätet med viss förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet. Utgångspunkter i utpekandet har varit att knyta samman cykelstråk och skapa ett sammanhängande cykelnät där potentialen för cyklingen bedöms som störst. Detta kan antingen vara mellan kommunhuvudorter och omkringliggande orter eller mellan orter och större målpunkter. Det regional utpekade huvudcykelnätet ligger till grund för vilka cykelåtgärder som görs genom Länsplanens budget.

I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. För att kunna genomföra utpekade åtgärder i strategin, exempelvis en utbyggnad av cykelväg som ingår i det regionala huvudcykelnätet, så behöver berörd kommun budgetera för medfinansiering av åtgärden i sin verksamhetsplan. Varje kommun bör även ha kommunala cykelstrategier, handlingsplaner eller motsvarande med fokus på det kommunala vägnätet.

Cykelstrategin kommer att revideras under 2022 och ett vidare arbete med en kustnära turismcykelled kommer att integreras i detta arbete.



# Planeringsprocess och underlag

## Planens tillblivelse, miljöbedömning och samråd

Inriktningen i denna plan följer länsplanen 2018–2029 med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin *Växtplats Blekinge*. Liksom tidigare ligger fokus på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Samverkan har skett mellan de Sydsvenska regionerna med framtagandet av en gemensam systemanalys, positionspapper för infrastrukturens utveckling och ett prioriteringsdokument. Alla dessa processer har satt avtryck i länstransportplanen.

I remissvaret på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och den därpå följande infrastrukturpropositionen har vi haft anledning att konkretisera vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

Under arbetets gång har en inomregional arbetsgrupp utformats med representanter från regionen, kommunerna, Trafikverket och Länsstyrelsen. Gruppen har haft möten under tre tillfällen 2021. Parallellt med revideringen av Länstransportplanen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram med hjälp av konsulter från Sweco. Avgränsningssamråd har hållits i juni 2021 med Länsstyrelsen och Trafikverket. Syftet med en MKB är att beskriva och analysera vilka konsekvenser länstransportplanen får för miljön. Dokumentet i sin helhet finns som en bilaga till planen.

## Samhällsekonomiska beräkningar (SEB)

Trafikverket har tagit fram ett samhällsekonomiskt beräkningsunderlag i åtgärdsplaneringen för de större investeringarna som kan bli aktuella i länsplanerna och den nationella planen. För Blekinge finns beräkningsunderlag för Riksväg 27 förbi Backaryd-Hallabro, förbi Hallabro och för Riksväg 15 Olofström-Grännum i länsplanen. I nationell plan finns E22 Lösen-Jämjö och Ronneby Öst-Nättraby, Farled 271 Karlskrona, muddring och utmärkning, Blekinge kustbana mötesspår och hastighetshöjning, Sydostlänken samt Älmhult-Olofström elektrifiering. SEB för den föreslagna nya järnvägen mellan Karlshamn-Sölvesborg finns tillsammans med en SEB för långsiktiga åtgärder på hela Blekinge Kustbana. De samlade effektbedömningarna finns att hitta på Trafikverkets hemsida under "Samhällsekonomiskt beslutsunderlag" och även som bilaga i Länstransportplanen.

## Barnrättsbaserat beslutsunderlag – barnrättslig reflektion

Barnkonventionen blev den 1 januari 2020 svensk lag vilket innebär att barnets bästa ska präglade alla beslut som rör barn, direkt eller indirekt. Vid alla åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Beslutsfattare på politisk- och förvaltningsnivå i Region Blekinge ska ges de bästa förutsättningar att fatta beslut utifrån barnets bästa. En barnrättslig reflektion kan beskrivas som en kortfattad och enkel skrivning där man med hjälp av de fyra grundprinciperna visar på hur beslutet stämmer överens med barnkonventionen eller pekar på var eventuella utmaningar ur ett barnrättsperspektiv kan finnas.

I samband med arbetet med Länstransportplanen har en barnrättslig reflektion gjorts och återfinns som bilaga till planen.

# Bilagor

Bilaga 1: Miljökonsekvensbeskrivning

