

Handläggare
Jonas Sigsäter

Vår beteckning

Er beteckning
LI2025/01587

Datum
2025-11-27

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Baltic-Link Associations remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Utifrån riksdagsbeslutet fick sedan Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet och länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner.

Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss och remissynpunkter lämnas till regeringen. Det är sedan regeringen som beslutar om den nationella planen.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037 innehåller åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla statliga vägar, järnvägar, samt sjö- och luftfart.

Inledningsvis vill vi från Baltic-Link Association uppmärksamma att vi tyvärr ännu inte erhållit ärendet på remiss vilket påpekats vid tidigare remissyttranden. Som intresseorganisation för riksväg 27 och Kust till kust-banan som sammantaget utgör Baltic-Link, med flertalet kommuner, regioner och företag som medlemmar, ser vi det som problematiskt att Baltic-Link Association inte anses vara en relevant remissinstans.

Baltic-Link Associations synpunkter

Baltic-Link Association konstaterar att med en ökad östorienterad handel med växande marknader i Polen och Baltikum samt vidare transportkedjor till och från Central- och Östeuropa så kommer sydöstra Sveriges strategiska roll förstärkas, inte minst gäller detta hamnen i Karlskrona. Från Baltic-Link Associations sida vill vi understryka att i förhållande till denna utveckling så saknas det ett resonemang i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 kring hur det nationella transportnätet och infrastrukturen behöver anpassas, förändras och utvecklas för att möta denna utveckling. Vi vill starkt också poängtera att i realiteten redan existerar och ständigt utvecklas det ökande godsflödet. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker ökande godstransporter på Baltic-Linkstråket och till och från Karlskrona hamn. Sveriges import och export har ökat kraftigt med centrala och östra Europa de senaste 20 åren och endast tre procent av allt gods som passerar Karlskrona hamn har start- eller målpunkt i Blekinge. Utifrån detta perspektiv och för hela näringslivets utveckling så krävs det ett större statligt ansvarstagande för infrastrukturen till och från Karlskrona hamn via transportkorridoren Baltic-Link.

Hela sydöstra Sverige och Karlskrona hamn har idag en väldigt svag koppling till TEN-T. European Maritime Space är den maritima delen av TEN-T och beskrivs av EU-kommissionen som en nyckelkomponent inom TEN-T med målet att binda samman den maritima infrastrukturen med det landbaserade nätet. I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 presenteras en schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige, figur 21 nedan.¹ Baltic-Link Association fastslår att denna bild visar på hur svag koppling sydöstra Sverige och Karlskrona hamn har till TEN-T i jämförelse med andra strategiskt viktiga hamnar i Sverige.



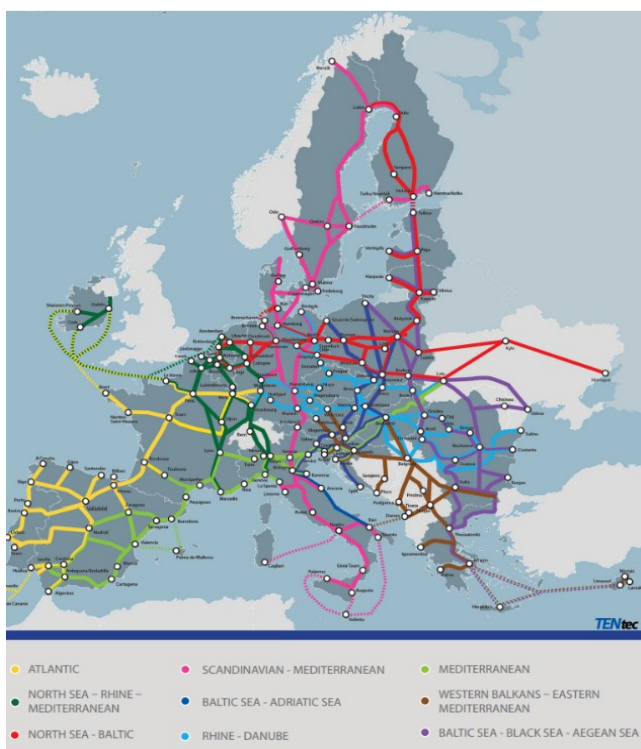
Figur 21. Schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige (ur EU-kommissionens digitala system TENtec).

¹ Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, s. 65

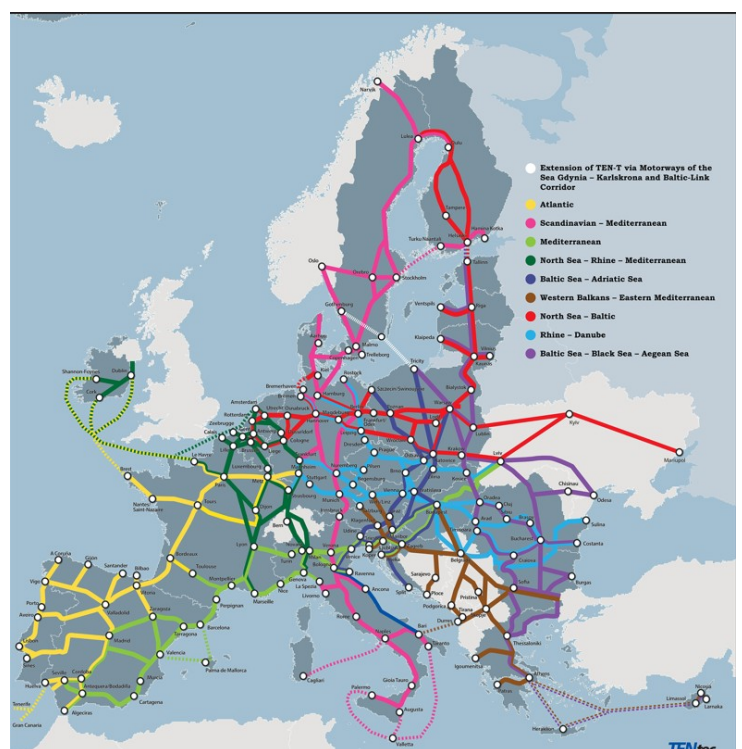
Baltic-Link Association ➡↶

En reviderad förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) beslutades under 2024 och ett av resultaten är att ytterligare en stomnätsskorridor nu ansluter till hamnen i Gdynia. Detta gör att Gdynia idag har två stomnätsskorridorer som ansluter i form av Baltic Sea – Adriatic Sea samt Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea.

Baltic-Link Association, (12 kommuner, 5 regioner & Stena-Line) uppmanar svenska staten att åtgärda den länk som saknas på den svenska sidan inom TEN-T - en länk som binder samman Sverige med centrala och östra Europa samt kopplar till korridoren Scandinavian – Mediterranean Corridor i Sverige. Detta uppnås genom att inkludera korridoren Baltic-Link, (Riksväg 27 Karlskrona-Göteborg och Kust till kustbanan Karlskrona/Kalmar-Göteborg) inom TEN-T i en framtida revidering av förordningen och på så sätt binda samman TEN-T-nätverket i Sverige med TEN-T-korridorerna i Gdynia, Polen.



TEN-T Stomnätsskorridorer (Källa: EU)



TEN-T Stomnätsskorridorer samt Baltic-Link (Källa: EU, bearbetning av Karlskrona kommun.)



Totalförsvaret och beredskap

Grundläggande för Sveriges försvar är en fungerande transportinfrastruktur. Utifrån Sveriges medlemskap i NATO och det försämrade säkerhetsläget i Europa så har betydelsen av detta ökat avsevärt.

Baltic-Link utgör ett strategiskt transportstråk som kopplar till Ronneby med Blekinge flygflottilj - F 17 och till Karlskrona med huvudsäte för Marinbasen. Del av stråket är också Karlskrona hamn och dess strategiska läge i södra Östersjöområdet med färjelinje mellan Gdynia-Karlskrona där även Gdynia är marinbas. Utifrån detta så uppmanar Baltic-Link Association Sveriges regering att beakta transportinfrastrukturens betydelse vad gäller Baltic-Linkstråket utifrån perspektivet civil beredskap och totalförsvaret, särskilt vad gäller redundans och tillgänglighet vid kris och krig. Ett robust och motståndskraftigt transportsystem är även ett av NATO:s sju grundkrav för nationell motståndskraft. Även det civila försvaret omfattas av NATO:s mål för ett fungerande krishanteringssystem.

Riksväg 27 till nationell stamväg

Om man inte ser betydelsen av transportkorridoren Gdynia – Karlskrona och dess naturliga förlängning av TEN-T från Polen in i Sverige så blir det också svårt att se riksväg 27 i sitt internationella sammanhang. Det anmärkningsvärda är att ingen översyn av det nationella stamvägnätet har gjorts sedan 1991, det vill säga för drygt 35 år sedan. Under denna tid har en stor förändring och utveckling skett av transport- och handelsmönster. Riksväg 27 har under dessa år blivit en pulsåder för transporter till och från det nya öppna Europa.

Att ha ett helhetsperspektiv och att fokusera på hela stråk snarare än enskilda objekt vid planering av transportinfrastruktur är helt avgörande för utvecklingen. För att utveckla en transportkorridor som sträcker sig över flera länsgränser så är det inte hållbart att utvecklingen planeras inom ramen för flera olika länstransportplaner utan bör i stället hanteras i nationell plan för transportinfrastrukturen.

Baltic-Link Association menar således att Riksväg 27 ska ingå i det nationella stamvägnätet och framöver också inkluderas inom TEN-T.



Källa: Baltic-Link Association



Baltic Sea – Adriatic Sea Corridor & Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor tillsammans med MoS Gdynia-Karlskrona & Baltic-Link
Källa: Baltic-Link Association

Kust till kust-banan

I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekades hela Kust till kustbanan ut som en brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. I åtgärdsvalstudien: *Kust till kustbanan, Borås-Kalmar/Karlskrona* från 2020 formulerades också följande övergripande syfte för hela Kust till kustbanan: ”Stråket ska vara en regional och nationell länk för person- och godstrafik som samspelar med anslutande väg- och järnvägsnät”.

Att Karlskrona hamn som är en del av TEN-T comprehensive network inte är ansluten till TEN-T i den anslutande järnvägsinfrastrukturen är en stor brist inom Baltic-Linkstråket och har negativ påverkan på färjelinjen Gdynia-Karlskrona och Sveriges koppling till Central- och Östeuropa via sydöstra Sverige. För ett effektivt och robust järnvägssystem behövs redundans och för att utveckla ett transportstråk så behöver kravställningen på infrastrukturen vara tydlig för hela stråket. Baltic-Link Association uppmanar därför till att Kust till kustbanan Karlskrona/Kalmar-Göteborg framöver inkluderas inom TEN-T.

Sträckan Växjö–Alvesta, som är del av transportkorridoren Baltic-Link, är Sveriges mest trafikerade enkelspår och denna sträcka utgör en flaskhals för såväl persontrafiken som för godstransporterna på järnväg i stråket. Baltic-Link Association ställer sig därför starkt kritiska till att dubbelspår mellan Växjö-Alvesta inte finns med i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Baltic-Link Association förväntar sig att regeringen prioriterar detta objekt. Att man erkänner Baltic-Linkstråkets nationella nytta och betydelse för näringslivets utveckling och därmed inrymmer åtgärden i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037!

För Baltic-Link Association



Emma Swahn Nilsson
Ordförande

KSO Karlskrona kommun



Mikael Karlsson
Vice ordförande

Förste vice KSO Värnamo kommun