



Regeringskansliet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: LI2025/01587

Sammanfattning

Länsstyrelsen Blekinge ställer sig positiv till de åtgärder som föreslås för länet och anser att de kan bidra till en attraktiv, växande och hållbar region. Däremot har satsningarna i länet länge varit låga och länsstyrelsen ställer sig kritisk till den beräkningsmodell som används för fördelning av infrastruktursatsningar.

Länsstyrelsen understryker återigen behovet av särskilda resurser för länsstyrelsens arbete med Sydostlänken.

Vidare saknar länsstyrelsen förslag på hur negativa konsekvenser ska förebyggas och minimeras i miljökonsekvensbeskrivningen och anser även att arbetet mot minskad klimatpåverkan bör förstärkas i arbetet med den nationella planen.

Länsstyrelsen efterfrågar även att ett stöd i likhet med stadsmiljöavtalet återinträder.

Länsstyrelsens synpunkter

Synpunkter på planen som helhet

Infrastruktursatsningarna i Blekinge län har varit låga under en lång tid, vilket är negativt för länets tillväxtmöjligheter.¹ Utvecklingen av både näringsliv och befolkningens mängd begränsas av en dålig tillgänglighet till ett större omland. För att utveckla en

¹ Sydsvenska Handelskammaren 2024, *Hela kungariket och halva pengarna*

sammanhållen funktionell region är utvecklingen av infrastrukturen av avgörande betydelse.

Även om andra faktorer än samhällsekonomisk nytta har vägts in i Trafikverkets förslag till nationell plan går det inte att bortse ifrån att just den beräknade samhällsekonomiska nyttan varit helt avgörande för planens innehåll. Beräkningarna utgår från Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK). Förslaget till nationell plan fokuserar på det som kan anses mest samhällsekonomiskt lönsamt enligt modellens beräkningar. Analyserna visar framför allt vinster i restider för persontrafik, genom ökad trafik och högre hastigheter. Det ter sig som att beräkningsmodellen gynnar infrastruktursatsningar i storstäderna och missgynnar resten av landet.

Länsstyrelsen Blekinge anser att tillgängligheten i landet bör stärkas genom en infrastrukturplanering som bidrar till att mål gällande regional utveckling, klimat, luftkvalitet, biologisk mångfald, ökad folkhälsa samt ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet i övrigt uppnås.

Klimatpåverkan

Sverige har som mål att nå ett hållbart samhälle med nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 och att uppfylla miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. De kommande åren är avgörande för att nå dessa mål och för att på ett ansvarsfullt och effektivt sätt bidra till klimatomställningen.

Transportsektorn står för cirka 35 procent av Sveriges koldioxidutsläpp år 2024, vilket gör den till den största utsläppskällan². Utsläppen har dessutom ökat med 7 procent jämfört med 2023, främst på grund av den sänkta reduktionsplikten som lett till ökad användning av fossil diesel. Länsstyrelsen anser att infrastrukturens inverkan på utsläpp från trafiken underskattas i den nationella planen – något som står i motsättning till hänsynsmålet. Dessutom har planen ett svagt fokus på transporteffektivitet.

Länsstyrelsen ser positivt på elektrifiering som en del av lösningen. Ett annat viktigt sätt att minska utsläppen är att bygga ut infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik och att stimulera

² [Sveriges utsläpp av växthusgaser](#)

fler att resa på dessa sätt. Detta är också mål i Region Blekinges Trafikförsörjningsprogram³ och i Blekinges klimat- och energistrategi⁴. Länsstyrelsen anser att det finns ett behov av ekonomiskt stöd för att utveckla infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik. Den nationella planen beskriver att stadsmiljöavtal har lett till positiva förändringar (s. 72–74). Länsstyrelsen efterfrågar att ett liknande stöd återigen erbjuds till kommuner och regioner för att de ska kunna fortsätta detta arbete.

I Blekinge står personbilstrafiken för den största delen av utsläppen. För att nå länets klimatmål måste utsläppen från både personbilar, lastbilar och sjöfart minska avsevärt. Det är därför viktigt att tillgängliga resurser fördelas så att de stödjer omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Satsningar på 2+1 väg med mitträcken behöver inkludera planer för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Om målet om mer hållbart resande uppnås kommer Trafikverkets beräkningar om ökande biltrafik inte att stämma. Det skulle i sin tur minska behovet av att investera i ny väginfrastruktur för biltrafik och ge positiva effekter såsom minskade trafikstockningar, mindre buller, minskat parkeringsbehov, färre trafikolyckor⁵ och lägre utsläpp av mikroplaster⁶. Det finns risk att utsläppen av partiklar har underskattats i planen (underskattning av svårigheterna att klara de skärpta gränsvärdena för partiklar till 2030).

³ Region Blekinge 2024, *Trafikförsörjningsprogram*

⁴ [Energi- och klimatomställning | Länsstyrelsen Blekinge](#)

⁵ Simon, D. (Ed.) (2016). *Rethinking sustainable cities: accessible, green and fair*. Policy Press.

⁶ GIECHASKIEL, B., GRIGORATOS, T., DILARA, P. and FRANCO, V., Environmental and Health Benefits of Reducing Tire Wear Emissions in Preparation for the New Euro 7 Standard, SUSTAINABILITY (SWITZERLAND), 16, 24, 2024, p. 10919, MULTIDISCIPLINARY DIGITAL PUBLISHING INSTITUTE (MDPI), <https://data.europa.eu/doi/10.3390/su162410919>, JRC139678.

Synpunkter på investeringar i Blekinge län

För Blekinge föreslås följande investeringar:

Etikettnummer	Objektnamn
4	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering
5	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
6	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby

Länsstyrelsen Blekinge ser positivt på att dessa åtgärder genomförs. Sydostlänkens tillkomst kommer att gynna näringslivets utveckling och bidra till en attraktiv, växande och hållbar region. Sydostlänken kan minska bilberoendet och därmed sänka utsläppen, förbättra folkhälsan och bidra till att nå de nationella klimatmålen. Ur ett klimat- och energiperspektiv är även Sydostlänkens elektrifiering ett bra initiativ.

Blekinge län har ett strategiskt läge. Här finns Sveriges största marinbas, robust flygflottilj, viktig försvarsindustri, betydelsefulla hamnar och känslig infrastruktur utanför kusten. Här finns också en unik kombination av aktörer och förmågor som Försvarsmakten, Kustbevakningen, Blekinge Tekniska Högskola och näringsliv. Redan i dag pågår samverkan på bred front – inte minst inom marin teknik, civil-militär testverksamhet och utveckling av framtidens beredskapssystem. Blekinge har stor betydelse både för Sverige nationellt och som en del av Natos operativa försvarsuppgifter och de skyddsvärden som ska finnas, skyddas och försvaras. Samtliga föreslagna infrastrukturåtgärder i den nationella planen är enligt länsstyrelsen positiva ur ett totalförsvarsperspektiv då de ökar förmågan för person-, gods- och materieltransporter till och från länet.

Det är bra att fokusera på vidmakthållande, men länsstyrelsen anser att det även behövs en ambitionshöjning för underhåll av järnväg.

Behov av särskilda resurser till Länsstyrelsen Blekinge

Länsstyrelsen Blekinge län har, inför planförslagets framttagande, inkommit till Trafikverket med en begäran om ersättning uppgående till 8 miljoner kronor eller 0,1 procent av objektets totalkostnad. Länsstyrelsen menar att för en liten länsstyrelse som Blekinge behöver det ökade ärendeflödet som projektet medför hanteras.

Trafikverket skriver i förslaget till nationell plan att frågan om ersättning till Länsstyrelsen Blekinge för objektet Sydostlänken behöver ses i ljuset av att kravet på tillåtlighetsprövning förändrades den 1 januari 2013 och att förändringen ledde till att färre infrastrukturobjekt tillåtlighetsprövades, vilket i sin tur påverkade länsstyrelsernas möjlighet att begära ersättning. Trafikverket har, mot bakgrund av detta, bedömt att ersättning till Länsstyrelsen Blekinge utifrån förordningen endast kan avse delen byggande av ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana, d.v.s. den del som hade kunnat vara aktuell för tillåtlighetsprövning. Trafikverket föreslår därför att ersättning utgår med maximalt 0,1 procent av 2,9 mdkr.

Utan att ifrågasätta Trafikverkets beskrivning av bakgrunden till förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt, vill Länsstyrelsen Blekinge än en gång påminna om att särskilda resurser till myndigheten verkligen behövs. Även om 3 mkr är ett välkommet tillskott så kommer projektet tryggas i högre utsträckning om maximal ersättning för arbetet med Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana, istället fastställs till 8 mkr.

Miljökonsekvensbeskrivning

Planförslagets effekter visar att effekterna för miljö och människors hälsa kommer att vara varierande (s. 186). Länsstyrelsen Blekinge anser dock att det inte framgår hur negativa konsekvenser ska förebyggas och minimeras.

Remiss Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Länsstyrelsen Blekinge har inga synpunkter på remissen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Inger Hansson med samhällsplanerare Lina Sandberg som föredragande. I ärendet har även energi- och klimatstrateg Varvara Nikulina och beredskapshandläggare Marcus Widerberg medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.