



Kommunledningsförvaltningen

Moa Elfström, 055088549

moa.elfstrom@kristinehamn.se

Yttrande remiss Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037

Allmänt om förslaget

Kristinehamns kommun har tagit del av remiss från Trafikverket gällande Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 och väljer att yttra sig om underlaget.

Kristinehamns kommuns synpunkter

Kristinehamns kommun anser att inriktningsunderlaget är välarbetat och tydlig i sin utformning, de synpunkter kommunen framför gäller i huvudsak den föreslagna planeringsramen samt godstransporter med fokus på förutsättningar för sjöfart och järnväg. Kristinehamns kommun vill också lyfta frågor gällande viktiga stråk, prioriterade vägar och totalförsvarsplanering.

Begränsat utrymme för obundna namngivna investeringar

Utgångspunkterna för den kommande planperioden innebär en planeringsram som motsvarar den nuvarande ramen på 959 miljarder kronor. Det finns förslag på medelsfördelning för fem alternativa ramnivåer, där ramen ökas eller minskas med 10 respektive 20 procent. Underlaget redogör för en redan övertecknad planperiod 2026–2037. Vid en oförändrad ramnivå (+0) finns det, enligt underlaget, inte utrymme att både upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta eftersatt underhåll samt att genomföra prioriterade investeringar i nuvarande plan. Det begränsade ramutrymmet kommer innebära hårda prioriteringar, vilket medför en risk att obundna namngivna investeringar, som slussarna i Trollhätte kanal, behöver prioriteras bort i kommande planrevidering.

Projektet slussarna innebär att de uttjänta slussarna byts, samt att en ny slussled med slussar i Trollhätte kanal anläggs. Trafikverkets och Sjöfartsverkets bedömer att åtgärderna är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten. Kristinehamns kommun har under flera år, bland annat tillsammans med övriga hamnkommuner runt Vänern, arbetat för ökad sjöfart. Således vill kommunen betona att projektet hänger samman med andra infrastrukturinvesteringar och åtgärder. Bland annat innebär projektet att större fartyg planeras att trafikera Vänern, vilket kommer kräva stora investeringar i Väners hamnar. Många hamnar och rederier runt Vänern har redan börjat med planeringen för åtgärder och investeringar. Kristinehamns kommun anser att slussprojektet är avgörande för hela Vänersjöfartens framtid och en del av lösningen på Sveriges näringslivs ökade efterfrågan och behov av hållbara transportkedjor och intermodala transportnätverk. Risken att slussprojektet inte slutförs innan de nuvarande slussarna i uttjänta är en risk som Sverige i ovan

KRISTINEHAMNS KOMMUN	E-post	Organisationsnummer
Postadress	kommunen@kristinehamn.se	212000-1868
I. Kommunledningsförvaltningen	Besöksadress	Telefon
681 84 Kristinehamn	Uroxen	0550-88 000 vx
	Kungsgatan 30	Fax
		/Eget_Fax/
		Bankgiro
		110-0213

beskrivna avseende inte bör ta. Att projektet prioriteras bort i nationell plan vore således förödande. Kristinehamns kommun tycker att regeringen ska öka de ekonomiska ramarna med den högsta angivna nivån i inriktningsunderlaget för att klara av de viktiga infrastrukturinvesteringarna Sverige står inför.

Trafikverket konstaterar i sitt underlag att den nuvarande planeringsprocessen behöver förbättras för att effektivt uppnå sitt avsedda syfte, vilket är att kunna ompröva och prioritera projekt i takt med att kostnader och fördelar blir tydligare. Kristinehamns kommun välkomnar sådana förbättringar och ser dem som ett steg mot ökad flexibilitet i planeringen och prioriteringen av infrastrukturprojekt. Den nuvarande processen, i kombination med begränsad budgetram, gör det i praktiken mycket svårt för nya betydelsefulla projekt, såsom järnvägsprojektet Stockholm-Oslo, att få finansiering genom den Nationella planen. Kristinehamn eftersträvar, utöver en förbättrad process, en mer transparent modell för prioritering av åtgärder som en ytterligare del av lösningen på detta problem.

Intermodalt transportnätverk

Kristinehamns kommun stödjer inriktningsunderlagets skrivningar om att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till olika transportnoder. Då transporter i regel påbörjas och avslutas på det kommunala vägnätet innebär det dock att kommunerna står inför stora ekonomiska utmaningar. Detta är aktuellt inte minst för förutsättningarna för längre och tyngre transporter samt kopplingar till kommunala hamnanläggningar.

En del i det intermodala systemet är de kommunala hamnarna. Som delägare i hamnbolaget Vänerhamn vill Kristinehamn förtydliga att det genomförs och planeras att genomföras stora investeringar i hamnanläggningarna med tillhörande infrastruktur. Detta görs för att skapa bättre förutsättningar för ökade godstransporter via sjöfart, för att anpassa hamninfrastrukturen till nya Vänermax och som ett led i att uppfylla målet gällande överförflyttning av gods från landtransport till inlandssjöfart. Kristinehamns kommun välkomnar Trafikverket förslag om ett fördjupat utredningsarbete för att skapa ett effektivare intermodalt transportnätverk, men anser att statlig finansiering i större utsträckning behöver bidra till hamnarnas utveckling då de är en viktig del av det intermodala transportsystemet.

För att främja sjöfarten och de nödvändiga investeringarna för att stärka det intermodala transportsystemet, samt för att underlätta för investeringar i kommunala hamnar, skulle Kristinehamns kommun vilja föreslå en översyn av möjligheterna till en förstärkt ekonomisk stimulansåtgärd (Ecobonus). En sådan åtgärd, som även skulle inkludera investeringar i kommunal hamninfrastruktur, kan bidra till att stödja kommuner och hamnbolag i deras strävan att främja den intermodala utvecklingen.

Kristinehamns kommun anser således att det är av yttersta vikt att staten tar ett ökat ansvar när det gäller sjöfarten. Detta ansvar bör innefatta infrastrukturåtgärder för att förbättra tillgängligheten till och från hamnanläggningar, samt utveckling av medfinansieringsalternativ.

Vänersjöfartens förutsättning för ökade godsflöden

Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter är grundläggande för att säkra arbetstillfällen och tillväxt. En av huvudpunkterna i Sveriges nationella godstransportstrategi (2018) är att främja överflyttningen av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. I inriktningsunderlaget belyses även vikten av effektivare utnyttjande av infrastrukturen för att minska behoven av stora investeringar, samt att infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås.

Idag ser Sverige stora brister i kapaciteten och punktligheten på landets järnvägar. Samtidigt visar prognoserna för resande och transporter i inriktningsunderlaget att mängden person- och godstransporter på järnvägsnätet kommer att öka. Behovet av hållbara transportlösningar är även ett faktum för att nå de transportpolitiska målen. Parallellt finns det stora underutnyttjade kapaciteter inom inlandssjöfarten i Sverige.

Inlandssjöfartens konkurrenskraft gentemot väg- och järnvägstransporter är låg. Det beror på flera faktorer, bland annat på betydande och stigande statliga avgifter för sjöfart (lotsavgiften höjs med 10 procent bara i år, 2024). Sjöfarten påverkas också av höga hamnavgifter, något som riskerar att höjas markant för att täcka de av staten efterfrågade hamninvesteringar i och med större fartyg på Väneren samt satsningar på intermodala transportnätverk.

Kristinehamns kommun anser att konkurrensförhållandena som finns idag inte skapar förutsättningar att nå ovan beskrivna mål. Med dagens trängsel på dåligt underhållna spår, och trots Sveriges rika tillgång till vattenvägar, är det idag mer ekonomiskt fördelaktigt att transportera stora volymer gods med tågpendlar från hela Sverige till Göteborg än att välja vattenvägen från den närmaste hamnen. Det är ett tydligt exempel på hur transportinfrastrukturen inte används på ett effektivt sätt och på orimliga konkurrensvillkor för inlandssjöfarten i förhållande till planerna att flytta gods från land till sjö.

För att realisera målet med en ökad sjöfart krävs förändringar på flera plan, som tillsammans kan bidra till en stärkt konkurrenskraft för sjöfarten. Det är viktigt att se hela logistikkedjan som en enhet mellan olika transportslag, där hamnarna utgör en del i det större godstransportsystemet och inte bör betraktas som separata enheter. Som en del av lösningen på de skeva konkurrensvillkoren ser Kristinehamns kommun positivt på att problematiken kring avgifter inom sjöfarten lyfts i inriktningsunderlaget, samt att fokus läggs på intermodala transportnätverk. Dock saknar Kristinehamns kommun ett djupare resonemang i frågan. Kristinehamns kommun önskar också att se en struktur som verkar för att det övergripande syftet med överföring av gods från väg till sjöfart faktiskt kan realiseras.

Totalförsvaret

En upprustning av Sveriges totalförsvaret samt Sveriges DCA-avtal med USA kan komma att påverka Kristinehamns kommun påtagligt. I kommunen pågår återetableringen av Artillericenter 9, en återetablering som kommer att innebära behovet av flertalet transportöverskridande infrastrukturinvesteringar. Kristinehamns kommun ligger även inom de utpekade viktiga stråk för militära transporter och civilt försvar, vilket även det kommer påverka investeringsbehovet av infrastruktur inom kommunen.

Sverige har en bristande tradition när det gäller att integrera militära och civila behov i infrastrukturplaneringen, vilket återspeglas i den befintliga osäkerheten kring identifiering, prioritering, finansiering och genomförande av åtgärder för totalförsvaret. Enligt underlaget från Trafikverket används EU-stöd för åtgärder som påverkar den militära rörligheten genom ansökningar om CEF-medel. Kommunen ser positivt på att Trafikverket söker finansiering genom EU-fonder, men efterfrågar samtidigt en diskussion om statlig finansiering och användningen av EU-medel i kombination med NATO-fonder med tanke på Sveriges medlemskap i försvarsalliansen. Kristinehamns kommun är medveten om att finansiering av åtgärder med försvarsmotiveringar inte inkluderas i den nationella planen. Däremot ifrågasätter kommunen hur kvalificeringen görs eftersom många åtgärder kan vara relevanta både för försvarssyften och för det civila försvaret.

Samverkan och ökad kunskap kring hur olika aktörer kan bidra till arbetet är avgörande för ett bra resultat, och kommunen anser att den kommunala och regionala rollen inom arbetet med civil försvar och krisberedskap behöver uppmärksammas mer. För att den kommunala samhällsplaneringen ska fungera effektivt och utan onödiga osäkerhetsmoment kräver Kristinehamns kommun bättre information och tydlighet från Trafikverket angående totalförvarsfrågor som är kopplade till infrastruktur.

Stråket Stockholm – Oslo

Kristinehamns kommun anser att stråkperspektivet behöver belysas mer. Tidigare har infrastrukturplaneringen i Sverige fokuserat på delsträckor, samt haft ett tydligt nord-sydligt tänk. Idag behöver infrastrukturplaneringen i betydligt högre grad även tänka öst-väst och arbeta för sammanhängande och resillienta stråk. Resonemanget grundar sig på Sveriges inträde i NATO och det identifierade behovet av att stärka förbindelserna i öst-västlig riktning, samt Totalförsvarets upprustning och transportsystemens robusthet. Sverige behöver också skapa förutsättningar för ett adekvat genomförande av den reviderade EU-förordningen för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, som innehåller krav på standard och kvalitet på bland annat det nytilkomna stråket Stockholm - Oslo.

Kristinehamns kommun anser att transportinfrastrukturplaneringen bör präglas av ett enhetligt stråkperspektiv, med tydlighet i hur Sverige ska möta bland annat TEN-T förordningen och totalförsvarets återuppbyggnad. Som kommun mellan Stockholm-Oslo, och som startpunkt för Inlandsbanan, ser Kristinehamn ett behov av en tydligare gemensam målbild för utvecklingen inom det öst-västliga stråket. Kommunen ser också behovet av att utveckla järnvägsförbindelsen i stråket, med bland annat dubbelspår på värmlandbanan, för att skapa ett enhetligt funktionellt transportnätverk. Utan väl utbyggda och robusta stråk genom hela Sverige kommer landets konkurrenskraft och resilliens försämrats.

Prioriterade vägar

Trafikverket tydliggör att ramnivå (+0) som redovisas i inriktningsunderlaget inte räcker till för att bibehålla den statliga infrastrukturens funktionalitet. Som en kommun med mycket statlig infrastruktur är Kristinehamns kommun beroende av Trafikverkets prioritering av stråk, både gällande underhåll och trafiksäkerhetsåtgärder. Genom Kristinehamns kommun sträcker sig både E18 och Väg 26, två vägar av Trafikverket utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) där funktionen god tillgänglighet är särskilt viktig. Vägarna är klassade enligt den högsta kvalificeringen i FPV ”nationellt och internationellt

viktiga vägar” (Väg 26 i södergående riktning). Trots kvalificeringen är Väg 26 i stort behov av trafiksäkerhetsåtgärder, vilket Kristinehamns kommun upprepar gång efter gång lyft till Trafikverket. En slutsats som även drogs av Trafikverket i den åtgärdsvalsstudie som togs fram för väg 26 Halmstad-Kristinehamn (2017). Studien resulterade i ett antal rekommenderade åtgärder, varav ett - ”åtgärds paket U” - innehåller ett antal fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan länsgräns-Kristinehamn. I stället för genomförande av de rekommenderade åtgärderna valde Trafikverket att sänka hastigheten på Väg 26, en åtgärd som Kristinehamns kommun anser inte uppfyller de trafiksäkerhetsbehov som sträckan har.

Kristinehamns kommun ställer sig således frågande till prioriteringens funktion då utfallet verkar slå olika gällande trafiksäkerhetsåtgärder på vägar som faller under samma klassificering inom FPV. Kommunen är även orolig för Väg 26 framtida funktionalitet, samt liknande vägsträckningar med behov av trafiksäkerhetsåtgärder, i och med inriktningsunderlaget redovisade ramnivå.

Finansiering av infrastruktur

Sveriges transportinfrastruktur lider idag av både underhållsskuld och kapacitetsskuld. Kristinehamns kommun stöder Trafikverkets uppfattning att behovet av underhåll för den statliga infrastrukturen är betydande. Dock är kommunens mening att enbart underhåll inte räcker för att få bukt med stora infrastrukturproblem. Ett exempel på detta är den idag högt belastade Värmlandsbanan som inte klarar nuvarande trafikbehov. Det resulterar i flaskhalsar och brister i infrastrukturens kvalitet. Kommunen anser att det, utöver underhåll, behövs en generell utbyggnad av kapaciteten på järnvägen för ett funktionellt transportsystem. Kapacitetsökningen borde vara både samhällsekonomiskt klokt samt bidra till stora tillförlitlighetsvinster.

Inriktningsunderlaget redovisar en stram planeringsram med ytterst begränsat utrymme för investeringar utöver underhåll. Sammantaget framgår det i inriktningsunderlaget att det skulle behövas mer än 15 procent ökad ram för att nya satsningar ska möjliggöras. Kristinehamns kommun välkomnar därför den påbörjade diskussionen gällande alternativa finansieringslösningar genom exempelvis höjda banavgifter, men anser att det behövs ett bredare angreppssätt i hur transportinfrastrukturen ska finansieras, samt att detta inte ska slå mot målet av överflyttning utav gods. Kristinehamns Kommun skulle således önska att underlaget kompletterades med andra finansieringslösningar för att möta framtidens behov inom transportsystemet, samt ett stärkt arbete för en ökad medfinansiering från EU.