

2013-10-17
Peter Hermansson
Regional utveckling
enhet Tillgänglighet

Dnr 501-119-2013

Länstransportplan för Blekinge 2014-2025

Sammanställning av inkomna remissvar över förslag till trafikslagsövergripande länstransportplan för Blekinge.

Förslaget till länstransportplan har remitterats till länets kommuner, landstinget Blekinge, organisationer m.fl. sammanlagt 48 instanser. Under remisstiden har planförslaget varit tillgängligt på Region Blekinges hemsida. Svar har inkommit från följande remissinstanser;

Karlshamns kommun
Karlskrona kommun
Olofströms kommun
Ronneby kommun
Sölvesborgs kommun
Blekinge Tekniska Högskola
Boverket
Energikontor Sydost
Karlshamns hamn
Landstinget Blekinge
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF Sydost)
Länsstyrelsen i Blekinge län
Naturvårdsverket
NetPort Karlshamn
Regionförbundet i Kalmar län
Region Skåne
Regionförbundet södra Småland
Sjöfartsverket
Sveriges Kommuner och Landsting, SKL
Trafikverket

Av dessa avstår Boverket, Naturvårdsverket och SKL från att yttra sig.

Sammanfattande kommentar på inkomna synpunkter

Flera remissinstanser däribland länsstyrelsen, Karlshamns-, Karlskrona och Ronneby kommuner understryker vikten av Blekinge som viktigt transitlän för handel över Östersjön via länets TEN-T hamnar. Mot den bakgrunden finner man att medelstillelningen till länsplanen och stödet från den nationella planen till viktig infrastruktur inte motsvarar det ansvar staten bör ta. Trafikverket, länsstyrelsen m.fl. anser att planen har en fördelning och prioritering av åtgärder utifrån ett omvärlds- och helhetsperspektiv. Landstinget konstaterar att planen ligger i linje med Blekingestrategin (den regionala utvecklingsstrategin 2014-2020). Inget remissvar har uttryckt avvikande mening över utgångspunkterna och motiven för prioriteringen i planen. Flera remissinstanser uttalar stöd för satsningen i planen på förbättring av rv 27. Länsstyrelsen och landstinget anser att planen bör ha tydligare ambitioner att sträva mot minskad klimatpåverkan och minskad biltrafik, frågor som också är prioriterade i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

remissinstans	allmänna synpunkter	förslag som tillstyrks eller avvikande mening	Region Blekinges kommentar
Karlshamns kommun	<p>Blekinges geografiska placering har avsevärt förbättrat förutsättningarna för att stärka rollen som betydande nod för östersjöhandeln.</p> <p>De nationella anslagen förmår inte möta upp de kommunala satsningar som har gjorts för godshandling i Karlskrona och Karlshamn.</p> <p>Kommunen är medveten om att planen inte medger önskvärda förbättringar och att mindre potter behandlas i en kontinuerlig process.</p>	<p>Ombyggnaden av rv 27 är i linje med regionens strategiska utveckling vilken välkomnas.</p> <p>En ökad handel över Östersjön kräver omfattande satsningar på länets infrastruktur där Sydostlänken ses som den enskilt viktigaste.</p> <p>Medlen för infrastruktursatsningar i länet är så låga att Sverige riskerar att gå miste om den potential som finns i den ökade handeln med östra Europa.</p> <p>Önskvärt att kapacitetshöjningar på Blekinge kustbana (BKB) kunde tidigareläggas.</p>	<p>I nuv. Nationell plan finns Sydostlänken med som fördjupade studier, i Kapacitetsutredningen föreslås projektet inrymmas i åtgärdsplanen fram till 2025, men saknas i förslag till ny Nationell plan. Järnvägsutredningen visar på samhällsekonomisk lönsamhet.</p> <p>Instämmer i att medlen till länet bör i större utsträckning utgå från rollen som transitlän med koppling till östersjöhandeln och inte efter invånarantal eller storlek.</p> <p>Nationell plan innehåller en fördjupad utredning av BKB 2014-16 därefter prövas åtgärdsbehovet av Trafikverket. Som planeringshypotes ligger en överenskommelse om samfinansiering av åtgärder år 2020-22, men skulle behovet/nyttan märkbart öka kan en annan tidpunkt aktualiseras.</p>

		<p>Kollektivtrafikförsörjningen bör kopplas till hamnen i Karlshamn.</p> <p>Hamnen i Stilleryd bör ändras till Karlshamns hamn</p>	<p>Utvecklingen av kollektivtrafiken behandlas i en revidering av trafikförsörjningsprogrammet från 2016</p> <p>Revidering i plan</p>
Karlskrona kommun	<p>Kommunen anser att prioriteringarna i planen är välgrundade och riktiga, med i sammanhanget en låg medelstillsdelning från statens sida.</p> <p>Verköbanan som är en kommunal järnväg förbinder hamnen med kustbanan och ingår i ett internationellt stråk. Det är rimligt att staten tar ett större ansvar för sådana stråk då man också kan medfinansiera lokal infrastruktur i Göteborg och Stockholm.</p>	<p>Trots att länet är ett viktigt transitlän för svensk handel så får det ingen effekt på medelstillsdelningen.</p> <p>Kommunen stödjer en ombyggnad av rv 27. Vägen bör så som pekas på i förslaget till nationell plan vara den nationella väg som binder samman sydöstra Sverige med E4 och Västsverige.</p> <p>Det är principiellt tveksamt att använda medel i länsplanen till åtgärder på Blekinge kustbana som är ett nationellt åtagande. Emellertid är det så angeläget att öka kapaciteten på banan att länet måste bidra.</p> <p>Det är positivt att statsbidragsmedel för åtgärder på det kommunala gatu- och vägnätet finns med i planen.</p> <p>Påpekande om hamnuppgifter.</p>	<p>Se kommentar där Karlshamn har en liknande synpunkt.</p> <p>Stråket är av nationell betydelse med koppling till hamnarna och förbättringsbehovet tynger länsplanen. Trots att 55 % av medlen går till vägen kan inte hela sträckan åtgärdas under planperioden.</p> <p>Samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder för att kunna öka resande/turtäthet och med ökade godstransporter har setts nödvändig för länets utveckling. Även åtgärder i Skåne mellan Hässleholm och Kristianstad är av väsentlig betydelse.</p> <p>Behovet av att stödja kollektivtrafikens infrastruktur och GC-stråk för pendling är stort varför medel avsätts i planen.</p> <p>Revidering i plan</p>
Olofströms kommun	<p>Planen innehåller tre olika åtgärder på rv 15 under planperioden.</p>	<p>Cykelåtgärder ska föregås av prioritering och medfinansiering för att läggas in i planen.</p>	
Ronneby kommun	<p>Understryker vikten av samverkan mellan Nationell plan och länsplan. Staten bör ta ett ökat ansvar för att finansiera</p>	<p>Kommunen stödjer en längre utbyggnad av rv 27.</p> <p>Ifrågasätter medfinans till cykelåtgärder på statliga</p>	<p>I förslaget är utgångspunkten en 50/50 kostnadsfördelning</p>

	anslutningar till centralt utpekade hamnar.	vägar med sedan länge påtalade brister, där bör utgångspunkten vara att staten står för hela kostnaden.	men bedöms i det enskilda fallet. Kan alltså som vid större ombyggnader medföra att staten tar hela eller större del av kostnaden. En cykelplan ska tas fram som planeringsunderlag för prioritering.
Sölvesborgs kommun	Understryker vikten av snabba resor mellan Blekinge och Skåne/ Öresundsregionen med ½ timmes trafik på Blekinge Kustbana.		
Landstinget Blekinge	Landstinget konstaterar att länstransportplanen ligger i linje med Blekingestrategins intentioner och mål. Man understryker vikten av god tillgänglighet genom transportsystem och kollektivtrafik där möjligheter till pendling betonas.	Planen bör utifrån Blekinges klimatmål 2020 ha tydligare ambitioner för en snabbare omställning till en fossilfri kollektivtrafik och en utveckling med fler resande i kollektivtrafiken. Man belyser vikten av utbyggnad av cykelvägar i pendlingsavstånd.	I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs utvecklingen av kollektivtrafiken. Fler resande och fler personkilometer ska bl. a uppnås med bättre stadstrafik och ökad turtäthet på järnvägen. Upphandlingen av buss- trafikerna från aug. 2014-2024 har ett klimat-miljöfokus med fossilbränslefritt drivmedel och elhybridbussar i renodlad stadstrafik. Potten för cykelvägar kan omfatta ca 50 mkr inkl. medfinans och därutöver bidragsmedel till det kommunala vägnätet. Pendling till skola, utbildning och arbete är prioriterat.
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF Sydost)	LRF påpekar de mindre vägarnas betydelse för att kunna verka, bo och utvecklas på landsbygden.	Mer pengar behövs som är öronmärkta för upprustning av landsbygdens finmaskiga vägnät	De mindre vägarna åtgärdas i huvudsak med bärighetsåtgärder som ingår i den Nationella transportplanen och som kan samfinansieras med medel för mindre investeringar i den regionala planen. Synpunkter om bärighetsförbättringar förmedlas till Trafikverket.

<p>Länsstyrelsen i Blekinge län</p>	<p>Länsstyrelsen understryker på ett flertal ställen i sitt yttrande den nationella betydelsen av Blekinges hamnar för Sveriges transnationella godstransporter.</p> <p>Man anser att Blekinges hamnar i Karlshamn och Karlskrona, som ingår i EU:s TEN-T nät Motorways of the Sea, och tillhörande tillfartsvägar i nord-sydlig riktning genom länet är av nationellt intresse och bör ingå i Trafikverkets <i>Utpekade väg- och järnvägsnät för Gods</i>.</p> <p>Länsstyrelsen anser att förslaget till länsplan ger stöd för en regional utveckling där kapacitetsbrister på betydelsefulla transportstråk prioriteras utifrån ett helhetsperspektiv på den sydöstra regionen.</p>	<p>Länsstyrelsen betonar vikten av samverkan mellan regioner och mellan planer. Ett ökat godsflöde över Östersjön via blekinges hamnar ställer krav på förbättringar av infrastrukturen som endast kan åstadkommas i en samverkan mellan den nationella planeringen och länsplanen.</p> <p>Väg- och järnvägsförbindelser till länets hamnar behöver prioriteras och ingå i nationell plan, däribland Sydostlänken.</p> <p>Länsstyrelsen anser att planen bör visa på en högre ambitionsnivå att sträva mot minskad klimatpåverkan. Minskning av vägtransporter och ökad andel transporter via järnväg och sjöfart har inte fått något tydligt genomslag i länsplanen. Begränsande faktorer för järnvägstransporter via järnväg i hamnarna följs inte upp med åtgärder.</p> <p>Man noterar att det finns brister i stråkbeskrivningens samverkan med förslaget till nationell plan.</p> <p>Beskrivningen av Klimat- och energistrategin bör kompletteras med mål för transporter.</p> <p>Synpunkter på miljöbedöm-</p>	<p>I länsplanen betonas nödvändigheten av samverkan och ett ökat stöd av Nationell plan för att utveckla länets hamnar och landinfrastrukturen till dessa för att utveckla svensk handel över Östersjön.</p> <p>I förslag till nationell plan tas bristen upp att det saknas en nationell väg från Blekingehamnarna mot E4 och Västsverige likaså bristen i järnvägssystemet som Sydostlänken skulle avhjälpa.</p> <p>Länsplanen har vad avser godstransporter ett tydligt fokus på intermodalitet för att möjliggöra gods mellan järnväg och sjöfart. Hamnarna i Karlshamn och Karlskrona satsar med stöd av EU stora resurser på precis detta. Ett av EU:s skäl är att minska klimatpåverkan. Att länsplanens medel i huvudsak går till förbättring av vägar är naturligt då järnvägar och farleder är ett nationellt åtagande. Trots detta har vi ansett att kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge kustbana är så viktigt att vi samfinansierar sådana. Det möjliggör ökat kollektivresande.</p> <p>Förslaget till nationell plan var inte känt när länsplanen upprättades, ska revideras.</p> <p>Revidering i plan.</p> <p>MKB:n är upprättad efter</p>
--	---	---	--

		ningens innehåll lämnas där man tar upp planalternativ och målkonflikter.	Trafikverkets anvisningar.
Trafikverket	<p>Trafikverket anser att planen har ett tydligt upplägg och beskrivning av länets förutsättningar, utveckling och utmaningar med fokus på länets behov utifrån ett omvärldsperspektiv som en central port för landet i sydöstra Sverige.</p> <p>Man anser att planen redovisar en bra fördelning och prioritering av åtgärder utifrån brister, behov och önskad utveckling. Plansammanställningen överensstämmer med erhållna ramar och har en väl avvägd detaljningsnivå.</p> <p>I planen avsätts en förhållandevis stor andel till cykelåtgärder. Behovet är stort och det är viktigt att prioriteringar görs där en cykelstrategi/plan utgör underlag.</p> <p>Utifrån MKB:n bedömer Trafikverket att planen har en tydlig hållbarhetsprofil.</p>	<p>Trafikverket stödjer en prioritering av rv 27.</p> <p>Stråkbekrivningen bör förtydligas med åtgärder enligt fyrstegsprincipen och analyser fokusera mer på önskvärd funktion än att ange specifika lösningar och kostnader.</p> <p>Det måste tydligt framgå vilka åtgärder som framgår av remissversionen av nationell plan.</p> <p>För åtgärder på rv 15 behöver samordning med Region Skåne ske.</p>	<p>Även projekt efter år 6 i den nya planeringsmodellen omfattas av gjorda utredningar som föreslår åtgärder varför dessa nämns. Stråkbekrivningen ses över och revideras.</p> <p>Samordning ska se med framtagande av en åtgärdsvalsstudie Osby-Blekingegränsen.</p>
Sjöfartsverket	Karlskrona och Karlshamn är viktiga hamnar för den växande handeln med grannländerna runt Östersjön främst utifrån den linjetrafik som upprätthålls.	Sjöfartsverket har tagit upp behovet av mindre åtgärder för farleden till Karlskrona men har inte prioriterats i planen.	Revidering i plan
Karlshamns hamn	Finner det positivt att insatser görs för att öka kapaciteten på Blekinge	Man ser inte att planen stärker förbindelselänkarna till Karlshamns hamn.	Rv 29 byggdes om i ny sträckning med hög tillgänglighet 2004 som en viktig led till

	<p>kustbana och planen pekar ut behovet av att stärka landanslutningarna till hamnarna i Karlshamn och Karlskrona.</p>	<p>Viktigt att rv 15 även utanför Blekinge förbättras utifrån ett stråkperspektiv.</p> <p>Stråkbekrivningen av Sydostlänken bör beskrivas mer ur ett systemsamband.</p> <p>Hamnen ifrågasätter om så mycket medel ska läggas på rv 27 för att prioritera en internationell godstransportkorridor.</p> <p>För rv 29 saknar man trafik-säkerhetshöjande åtgärder.</p> <p>Sydostlänken måste ges högsta prioritering i planen och är nödvändig sett utifrån de kapacitetsbrister som finns på järnvägen mellan Hässleholm och Blekinge. Genom att reservera medel i planen för att samfinansiera Sydostlänken skulle det vara en tydlig signal om dess vikt.</p> <p>Ett antal påpekanden görs.</p>	<p>hamnen. De åtgärder som planen omfattar på Blekinge kustbana och rv 15 är bra för tillgänglighet till hamnen, dock kan vi konstatera att behovet av förbättringar överstiger medelstillelning-en.</p> <p>Samverkan ska ske med Region Skåne med framtagande av åtgärdsvalsstudie.</p> <p>Stråkbekrivningen revideras.</p> <p>I förslaget till nationell plan stråk 7 tas bristen upp att det saknas en nationell väg från Blekingehamnarna mot E4 och Västsverige, bristen bedöms kvarstå efter 2025. Vår tolkning är att rv 27 avses och att förbättringar måste tas ur länsplanen. Revidering i plan.</p> <p>Rv 29 är ett mer utpräglat godsstråk, utom längst i söder där det är mycket pendling från Svängsta. För godstrafiken är mötesseparering för 100 km/h ointressant. För persontrafiken är flödet för litet för att motivera en dyrbar ombyggnad. Vägen har en bredare sektion och trafiksäkrare utformning än ex. rv 27 och 28.</p> <p>Sydostlänken är ett nationellt planåtagande, men utan åtgärd i förslaget till nationell plan. En överenskommelse om samfinansiering kan vara en fråga i ett annat planeringsläge eller annan tidpunkt.</p> <p>Revidering i plan</p>
--	--	---	--

<p>Regionförbundet i Kalmar län</p>	<p>Man konstaterar att behovet av samverkan över länsgränserna är nödvändig och att man noterar att länsplanen för Blekinge har samma synsätt.</p> <p>Regionförbundet tillstyrker planförslaget i sin helhet.</p>		
<p>Regionförbundet södra Småland</p>	<p>Regionförbundet anser planen vara väl integrerad med den fysiska samhällsplaneringen. En satsning på hamnarna i Blekinge är viktig också ur Regionförbundet södra Smålands synpunkt.</p>	<p>Man stödjer en utbyggnad av rv 27 som viktig för godstransporter.</p> <p>Stödjer vikten av att utveckla järnvägen för resor och godstransporter främst på Kust till kustbanan och Södra stambanan. Sydostlänken kan utgöra ett viktigt komplement genom kortare resväg till Karlshamns hamn och avlasta Södra stambanan.</p>	
<p>Region Skåne</p>	<p>I det gemensamma arbetsmarknadsområdet i östra Skåne ingår Sölvesborgs kommun, därtill är Olofström viktig som inpendlingsort, vilket gör pendlingsbehovet till en gemensam angelägenhet.</p> <p>Region Skånes förslag till länsplan och nationella åtgärder innehåller viktiga insatser som också gagnar Blekinges tillgänglighet som utökad kapacitet på Skånebanan, Södra stambanan samt utbyggnad på E22.</p> <p>Region Skåne ser positivt på fortsatt samarbete mellan regionerna kring utvecklingen av transporter i Östersjöområdet.</p> <p>På kort sikt viktigt med kapacitetsförstärkning</p>	<p>Önskvärt att Pågatågstrafiken fortsätter in i Blekinge och därför positivt att länsplanen innehåller en satsning på ökad kapacitet på Blekinge kustbana.</p> <p>Betydande investeringar har gjorts i Skåne på rv 15 men det återstår avsnitt med låg standard. Regionen föreslår en åtgärdsvalsstudie (åvs) för avsnittet Osby - Blekingegränsen och att mindre åtgärder kan genomföras inom avsatta medel inom åtgärdsområdena</p>	<p>I en första etapp är Pågatågstrafik möjlig till Sölvesborg och Karlshamn, trafik till Ronneby och Karlskrona erfordrar kapacitetshöjande åtgärder. Nationell plan innehåller en fördjupad utredning av BKB 2014-16 därefter provas åtgärdsbehovet av Trafikverket. Som planeringshypotes ligger en överenskommen om samfinansiering av åtgärder år 2020-22.</p> <p>Lämpligt med en åvs i samverkan som omfattar sista delen i Blekinge via Lönsboda till den nya sträckningen i Osby. I länsplanen för Blekinge är medel föreslagna efter år 6 i planen.</p>

	<p>på Skånebanan och förbättrad funktionalitet för godstågen mot Blekinge vid Hässleholm C. Sydostlänken är ett sätt att skapa en bättre koppling mellan Södra stambanan och Karlshamns hamn och därav en viktig fråga.</p>		
<p>Blekinge tekniska Högskola</p>		<p>BTH ser behovet av att tydligare beskriva nuläge - förutsättningar - mål - effekter och hur uppföljning ska ske. Vidare ger man förslag på hur vissa kapitel bättre kan samordnas och utvecklas för ökat åskådliggörande av planförslaget.</p> <p>Man nämner aktuell forskning på BTH inom bl. a utveckling av elbilar, laddstationer och forskning inom kollektivtrafiksystem.</p> <p>MKB: är svår att följa</p> <p>Synpunkter ges på brister i grafiska illustrationer samt rekommendationer om en tätare dialog mellan Länstrafik och forskare på BTH</p>	<p>Länsplanens huvudsakliga syfte är att beskriva inriktningen på investeringarna i det regionala vägnätet. Det finns alltid förbättringar att göra i framställningen vilket BTH påpekar, dock anser vi att dokumentet på ett tydligt sätt åskådliggör det som regeringen har gett planupprättaren i uppdrag att redovisa.</p> <p>Vissa synpunkter som BTH tar upp ligger inte i länsplanens uppdrag.</p> <p>MKB:n är upprättad efter Trafikverkets anvisningar.</p> <p>Vi antar att man med Länstrafiken avser området Trafik i Region Blekinge och vi har kontakter med BTH som absolut kan bli tätare inom området kollektivtrafik och transporter.</p>
<p>NetPort Science Park</p>	<p>Synpunkterna är i det närmaste identiska med Karlshamns hamns synpunkter. Man tar bl. a upp stråkbeskrivningarna av rv 15 samt Sydostlänken som bör beskrivas i sitt större sammanhang i systemen.</p>	<p>Man finner det positivt att insatser görs för att öka kapaciteten på Blekinge kustbana för att skapa större arbetsmarknadsområden. Det är positivt att planen pekar ut behovet av att stärka landanslutningarna till hamnarna.</p>	<p>Kommentarer se Karlshamns hamn.</p>

<p>Energikontor Sydost</p>	<p>Man fokuserar i sina synpunkter på hur planen behandlar mobility management och alternativa bränslen.</p>	<p>Det är viktigt att konkretisera och sätta mål för mobility managementåtgärder och beskriva dessa bättre i planen. Potten för steg 1 och 2 åtgärder i planen på 1, 3 mkr är otillräcklig för att åstadkomma förändringar i beteende etc.</p> <p>Viktigt att skapa hållbarhet inom infrastruktur och kollektivtrafiken.</p>	<p>Länsplanen har inte och ska inte ha den efterfrågade detaljeringsnivån inom de olika pottorna.</p> <p>I löpande arbete i åtgärdsvalsstudier ingår fyrstegsprincipen och även medel till steg 1 och 2 åtgärder i genomförandet av åtgärder. Den redovisade potten kan användas till särskilda insatser.</p> <p>Inom kollektivtrafiken upprättas en regional trafikförsörjningsplan som behandlar de aspekterna.</p>
-----------------------------------	--	--	---