

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar diarienummer N2013/2942/TE

Remissyttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025

Region Blekinges yttrande i egenskap av regionförbund tillika planupprättare och regional kollektivtrafikmyndighet. Det gemensamma yttrandet från regionförbunden i Småland-Blekinge biläggs.

Sydsveriges strategiska läge för Sverige

Våra synpunkter på förslaget till nationell plan tar utgångspunkt i regionens läge i sydöstra Sverige. Sydöstra Sverige har ett strategiskt läge för Sverige i en ökad handel över Östersjön mot växande ekonomier i Central- och östra Europa samt Asien. I planförslaget beskrivs att efterfrågan på person- och godstransporter fortsätter att öka och i högre grad än de prognoser som togs fram i samband med Kapacitetsutredningen.

I Trafikverkets rapport Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025, publikation 2013:056, framgår att godsflödet i absoluta tal kan komma att överstiga det som går mot Västeuropa redan 2030. Den möjligheten ligger 20 år närmre i tiden än i Kapacitetsutredningens prognos för 2050. Region Blekinge ser frågan som högst angelägen om hur Trafikverket avser att möta en sådan utveckling.

Vi anser att sydöstra Sveriges hamnar utgör de naturliga portarna i transportkorridorer som knyter samman transportnätet i Sverige med länder på andra sidan Östersjön. Emellertid pekar OECD rapporten om Småland-Blekinge på brister i infrastrukturen där länen har sämre tillgänglighet via väg- och järnvägsnätet till EU-marknader än regioner som ligger längre bort. En anledning är att efterkrigstidens politik har gynnat ett västligt transportnät och negligerat de mer östliga.

Med utvidgningen av EU och nya ekonomier har situationen förändrats. Planförslaget säger också att utvecklingen kommer att innebära en kraftig ökning av godstransporter genom sydöstra Sverige. Det regionerna i sydöstra Sverige förväntar sig av en framsynt nationell plan är hur de starka stråken i transportsystemet, Södra stambanan och stamvägarna, ska samverka med de regionala stråken för att möta den utveckling som uppstår av ökade handelsströmmar i södra Östersjöregionen.

Regionförbunden i sydost anser att det saknas en strategi i planförslaget för hur man avser att länka samman Sveriges transportnät via hamnar i sydost med viktiga transportkorridorer på andra sidan Östersjön.

Starkare arbetsmarknad kräver samverkan, för det behövs infrastruktur

Kapaciteten på järnvägsnätets huvuddel i regionen, Södra stambanan, är begränsad och ett växande problem. Residensstäderna med universitet och högskolor ligger utmed de järnvägar som ansluter till stambanan. Dessa "tvärgående" förbindelser är viktiga och vi anser att planen i högre grad måste satsa på förbättringar av dessa järnvägar för att dels lösa nationella problem på Södra stambanan, dels bidra till tillväxt i regionen.

Sydöstra Sverige har en näringslivsstruktur bestående av små och medelstora företag som kan växa om förutsättningarna finns genom förbättringar av transportsystemet. Företagens tillgänglighet till arbetskraft och människors möjlighet att pendla och resa ställer krav på god kollektivtrafikförsörjning. Sydöstra Sveriges brister i järnvägsnätet ger långa restider vilket bidrar till att tåget inte är konkurrenskraftigt med bilen. Dåliga tågförbindelser inverkar även på resor till Stockholm där flyget har en speciellt stor betydelse för sydöstra Sverige.

E22 ingående i TEN-T:s Comprehensive Network knyter samman städer och hamnar utefter kusten i sydost. E22 har idag begränsad tillgänglighet som enligt planförslaget i väsentliga delar kommer att kvarstå efter planperioden 2025. Vi anser inte att det är rimligt om det ska vara möjligt att åstadkomma robusta transportvägar via hamnarna och samtidigt bejaka övrig trafik.

Hela landet har som mål att bli fossilbränslefritt och fördubblingsmålet inom kollektivtrafiken ska bidra till ett mer klimatsmart resande. Vi saknar en beskrivning i planen över hur målet kan uppnås och vilka konsekvenser det får för prioriteringar i transportsystemet.

Region Blekinges mest centrala synpunkt

Blekinge har som kustregion i sydöstra Sverige etablerade förbindelser med grannländerna i södra Östersjöregionen. Vi kan följa dessa växande ekonomiers utveckling och är också en del av den utvecklingen för Sveriges vidkommande genom det ökade flödet av gods, varor och resande via Blekinges hamnar. Ca 90 % av landets export- och importgods transporteras till sjöss vilket gör sjöfarten till det för utrikeshandeln viktigaste trafikslaget.

I Kapacitetsutredningens prognoser för 2050 framgår att den internationella handeln förväntas öka, särskilt mot östra Europa, Ryssland och Asien, och förväntas växa förbi den traditionellt största västerut. I förslaget till Nationell plan sägs nu att prognoserna i Kapacitetsutredningen är i underkant.



I underlagsrapporten från Trafikverket publ. 2013:056 framgår att prognosen för utrikeshandeln, som är framtagen av Exportrådet, visar att den östorienterade handeln större ökning än den mot västra Europa kan inträffa redan 2030. Handeln med Västeuropa bedöms minska fram till år 2030 från idag 48 % till 38 % av totalen. Samtidigt bedöms handeln med östra Europa, Ryssland och fjärran Östern gå i precis motsatt riktning från 39 % till 48 %.

Region Blekinge ställer sig skarpt kritisk till avsaknaden av en nationell strategi för hur man avser att utveckla sydöstra Sveriges infrastruktur för att möta upp den ökade östorienterade handeln.

I planen hänvisas till Riksbanken som konstaterar att utvecklingen i tillväxtekonomierna spelar en allt större roll för svensk ekonomi. Ett normalt år exporteras inte mindre än 2/3 av de varor som produceras i Sverige till tillväxtregioner. Exportindustrin är dessutom i hög utsträckning beroende av importflöden. De länder och regioner vi exporterar mycket till tenderar också att vara stora avseende vår import (Nationell plan sid 77).

Exportrådets underlag visar på just dessa stora förskjutningar. Central- och Östeuropa skulle få betydligt större betydelse som direkthandelspartner med Sverige. Förändringar i infrastruktur och teknologi skulle kunna skapa betydligt större förändringar när det gäller med vilka regioner varor handlas direkt. Det kan vara lika vanligt i framtiden att handla med fjärrregioner via Västeuropa som idag eller kan logistiska och infrastrukturrella skäl påverka en omfördelning från ursprungs- och förbrukarland till andra länder.

Region Blekinge vill framhålla att den prognosticerade omfördelningen av handeln med ökning mot östra Europa som redovisades i Kapacitetutrednings prognos för 2050, och som kan vara en realitet redan 2030, så finns det anledning att ta ansvar för hur den utvecklingen ska bemötas i en nationell plan för transportsystemet.

Vi anser därför att Trafikverket måste redogöra för vilka mått och steg man avser att ta för att möta upp den ökade handeln över Östersjön genom bättre infrastruktur i sydöstra Sverige, däribland Blekinge.

I Trafikverkets underlagsrapport redovisas prognoser för TEN-hamnarna där Karlshamn med Karlskrona beräknas öka volymerna till 2030 till totalt 11,8 miljoner ton. Tillsammans med Skånes hamnar på motsvarande 54,7 miljoner ton står Skåne-Blekinge för drygt 1/3 av landets totala volym.

Färjelinjen mellan Gdynia-Karlskrona som idag har flest resenärer mellan Sverige och Polen utökar till tre färjor med sammanlagd kapacitet om 2 700 passagerare och över 5 700 m fordonslängd. Färjelinjen mellan Karlshamn och Klaipeda är idag den största linjemässiga godsförbindelsen mellan Sverige och Baltikum och därifrån flöden vidare öster ut. Linjen utgör också den enda förbindelsen öster ut från södra Sverige. Tillväxten mot öst har ökat i volym med 80 % sedan 2009. Rederiet planerar under 2014 att öka kapaciteten genom att byta ut ett av de två fartygen mot ett större.

Det är en styrka i planen att man ser kopplingen till omvärlden i transportkorridorer över landsgränser och internationella samband. På sidan 78 skriver man att "I synnerhet förväntas den relativa förändringen med handelspartners i Östeuropa öka dramatiskt. Det ställer ökade krav på såväl sjöfartens som på de landbaserade trafikslagens infrastruktur och tjänsteutbud." Under Gränsregionala förbindelser på sidan 81 nämns Öresundsregionen och Fehmarn Bält-förbindelsen, den östra regionen och Mitt. Vi anser att det vore på sin plats att här på motsvarande sätt nämna betydelsen av sydöstra Sverige.

Synpunkter på stråkbekrivningarna med åtgärder i södra Sverige kapitel 17

Under Viktiga internationella samband mellan Sydsverige-Östeuropa på sidan 84 framgår det att "Med en ökad östorienterad handel kommer sydöstra Sverige att spela en mer strategisk roll än tidigare."

I de urval av prioriterade förbättringar som redovisas i kap. 17 i stråk 3 och 7 finns inga eller möjligen vaga kopplingar till att motivet för satsningen har sin orsak i att stödja transportstråken via hamnarna över Östersjön. I en nationell plan för transportsystemet som sträcker sig till 2025 förväntar sig inte bara Region Blekinge utan även tunga delar av näringslivet i sydöstra Sverige en mer stringent redogörelse i planen för hur staten avser att stödja den ökade handeln över Östersjön.

Sjöfartsverket har i sin beskrivning av sjöfartsprojekt till planen tagit upp behovet av att bredda och fördjupa farleden i inseglingen till Karlskrona. Farleden är inte anpassad till de större och fler fartyg som färjeoperatören har satt in för att möta den

ökade godsutvecklingen mellan Gdynia/Polen och Karlskrona. Vi vill fästa uppmärksamhet på att den namngivna bristen saknas i planbeskrivningen.

Stråk 3 Malmö-Kristianstad-Karlskrona-Kalmar-Norrköping

E22

E22 ingår i TEN-T Comprehensive Network och är den pulsåder i transportsystemet som binder samman städer och hamnar längs Ostkusten. I Blekinge med centralorterna utefter kusten utgör E22 förbindelselänken för såväl vardagsresande som transporter och är sålunda av fundamental betydelse för länets utveckling. De satsningar som redovisas i planen är angelägna. Vi konstaterar att E22 Sölve-Stensnäs efter årtal av förseningar öppnas för trafik 2014.

E22 Lösen-Jämjö med möjlig byggstart i nuvarande plan 2019 är i förslaget framflyttad till 2020-25. Det är ett bakslag i utvecklingen vilket bl.a. innebär att den alltmer ökade lastbilstrafiken ska rymmas med personbilar och jordbruksfordon på en 7-9 m bred landsväg utan mötesseparering och med ett trafikflöde på 15 500 ådt (2010). Dessutom passerar vägen genom Jämjö tätort och om planförslaget går igenom innebär det att ortens drygt 2 500 invånare får vänta i kanske 10 år till innan det finns möjlighet att utveckla orten utan störande trafik på E22. Region Blekinge anser att framflyttningen av förbifarten inte är motiverad.

E22 Björketorp-Nättraby är på denna del gemensam med rv 27 och därigenom också en länk i stråk 7 mellan Karlskrona hamn och Västsverige/Göteborg. Vägsträckan är en del i ett viktigt regionalt pendlingsstråk med en årsdygnstrafik på 14 400 (2012). I planförslaget är den upptagen som kvarstående brist efter 2025. En vägutredning är genomförd och i behov av uppdatering för att gå vidare med att upprätta vägplan. Region Blekinge har i förslaget till länstransportplan prioriterat att stödja utvecklingen av transportstråken via länets centrala hamnar genom att stärka landanslutningarna till dessa. För att få funktionalitet i ett stråk måste sträckan förbättras även för att åtgärderna på rv 27 ska få full effekt.

Region Blekinge anser därför att sträckan E22 Björketorp-Nättraby är av sådan angelägenhet i ett övergripande transportsystem för att möta utvecklingen i södra Östersjöregionen att åtgärder måste vidtas. Fanns en strategi i Trafikverket för att möta en ökad handel mot östra Europa, skulle man se betydelsen av att åtgärda även E22 Björketorp-Nättraby inom planperioden.

Blekinge kustbana och järnvägen Hässleholm-Kristianstad

Blekinge kustbana och Skånebanan mellan Hässleholm-Kristianstad är för transporter och resande med tåg motsvarande pulsåder som E22 är på vägsidan. För Blekinge innebär dessa ett miljö- och klimatvänligt resande mellan länets centralorter utmed kustzonen och med Skåne och Öresundsregionen. För godstrafik på järnväg via Karlshamns hamn är det den enda vägen så länge inte Sydostlänken mellan Södra stambanan/ Älmhult och Blekinge kustbana byggs ut.

Kapacitetsbristerna är akuta på Skånebanan och behovet av åtgärder i form av mötespår och partiellt dubbelspår är mycket angelägna för att kunna erbjuda resor med tåg i en ökad arbetsmarknadsförstoring. Som regional kollektivtrafikmyndighet har vi som mål att fördubbla kollektivtrafikresandet. Att öka arbetsmarknadsregionen mot Skåne är angeläget och ska vi samtidigt få fler att resa kollektivt är tågresandet ett gångbart alternativ till bilen.

De mindre trimningsåtgärder som redovisas i planförslaget kan vara åtgärder utifrån fyrstegsprincipen, men otillräckliga.

Region Blekinge välkomnar de fördjupade utredningar i första delen av planperioden som föreslås i syfte att utvärdera kapacitetsbristerna på de båda banorna. Det ger regionerna möjlighet att planera för ökad turtäthet jämte ökad godstågstrafik. Vi samfinansierar påföljande åtgärder med medel i länstransportplanen och förutsätter ett genomförande under planperioden. Utan kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge kustbana är det exempelvis inte möjligt att öka turtätheten mellan Karlskrona och Kristianstad.

Stråk 7 Göteborg-Växjö-Kalmar/Blekinge

Sydostlänken

I planförslaget redovisas brister i gena transportmöjligheter på järnvägen norrut från hamnen i Karlshamn och brister i klimatanpassning då godstågen mellan Älmhult-Olofström drivs med diesel eftersom banan inte är elektrifierad. I båda fallen avses brister i att Sydostlänken dels i sin befintliga sträckning är behov av upprustning och dels i avsaknaden av den länk som gör att den kan utgöra en viktig förstärkning av Södra stambanans transportsystem. Även kapacitetsbrister på Älmhults bangård har kopplingar till behovet av förbättringar på Sydostlänken. Trafikverket gör bedömningen att dessa brister kvarstår efter 2025.

Sydostlänken ingår i den nuvarande planen som objekt för fördjupade studier. Trafikverkets förstudie för den befintliga banan och järnvägsutredning för en ny koppling till Blekinge kustbana är nu remitterad och beslut ska fattas om nästa steg i planeringen.

Region Blekinge tolkar Trafikverkets bedömning i planförslaget som att man inte haft förstudien och järnvägsutredningen som underlag när bedömningen gjordes, utan tar ställning senare i den fortsatta processen i arbetet med nationell plan.

Trafikverket har pekat ut Sydostlänken i Kapacitetsutredningen som ett projekt som bör rymmas i åtgärdsplanen fram till 2025. Det finns goda skäl för en upprustning och förlängning av Sydostlänken. En utveckling av banan skulle bidra till stabiliteten i järnvägssystemet i södra Sverige och samtidigt på ett avgörande sätt underlätta för den ökade handeln till östra Europa och Asien. Den hårt belastade Södra stambanan söder om Älmhult, idag 75 godståg/dygn, skulle kunna avlastas med 20 godståg per dygn genom Sydostlänken. Sydostlänken skulle bidra till ökad flexibilitet och robusthet i transportsystemet för både gods- och persontrafik och integrera Blekinge, södra Småland och Skåne i en gemensam arbetsmarknadsregion.

Sydostlänken skulle bli en del i en klimateffektiv transportkorridor för handel över Östersjön mot växande marknader i Östra Europa och Asien och öka regionens och företagens konkurrenskraft. Näringslivet har starkt betonat behovet av Sydostlänken däribland Volvo Personvagnar, IKEA och Karlshamns hamn. IKEA stärker sin position i Älmhult, Volvo personvagnar satsar 35 miljarder i Sverige, däribland i nya produktionsanläggningar i Olofström. Redan 2013 kommer transportbehovet att öka från Volvo Olofström till fabrikerna i Kina. Karlshamns hamn satsar över 200 mkr med stöd av EU för att ytterligare utveckla hamnen med ny kombiterminal för ökad intermodalitet.

I järnvägsutredningen redovisas en kalkyl för hela Sydostlänken, även om den ses som en helhet i systemet, så är det Region Blekinges uppfattning att en upprustning av den befintliga sträckan är nödvändig för att säkerställa godstrafiken som är av avgörande betydelse för Volvos framtid. Investeringen i den nya bandelen på 18 km gör att Sydostlänken blir en funktionell del i Södra stambanans transportsystem. Trafikverket redovisar neutrala till positiva samhällsekonomiska effekter i utredningen.

Sydostlänken bör sättas in i sitt strategiska sammanhang i transportsystemet utifrån utvecklingen i vår omvärld och åtgärder avsättas i den nationella transportplanen 2014-2025.

Kust till kustbanan

Kust till kustbanan mellan Karlskrona/hamnen på Verkö och Alvesta kan efter upprustningen av sträckan Emmaboda-Verkö 2013 trafikeras av godstransporter. Projektet påbörjades 2009 som en viktig länk i Baltic-Link-stråket för att möjliggöra godstrafik på järnväg med koppling till sjöfarten. Den 57 km långa sträckan kostar drygt 1 miljard kr varav EU-medel ca 155 mkr.

Den redovisade mötesstationen i Skruv ökar kapaciteten för godstrafik på banan vilket är i linje med projektets syfte och därför angelägen.

Kapacitetsbrister mellan Alvesta och Växjö efter 2025 riskerar att hämma såväl resor som ökade godstransporter på Kust till kustbanan. Det skulle te sig orimligt om det finns en kvarstående flaskhals i systemet som medför att nu genomförda investeringar inte får avsedd effekt.

Avsaknad av nationell väg

I planförslaget redovisas brister, som kvarstår efter 2025, i att det saknas en nationell väg från Blekingehamnarna som binder ihop sydöstra Sverige med E4 och Västsverige. För Blekinges vidkommande är rv 27 med rv 29 viktig för att binda samman länets båda TEN-hamnar med Småland, vidare till mellersta Sverige och Västsverige.

Rv 27 är av sådan strategisk betydelse att den borde lyftas upp till att vara Europaväg i det nationella vägnätet. Baltic-Link Association har begärt att Näringsdepartementet ska ställa sig bakom en sådan begäran till FN/ECE. Det största godsflödet till och från hamnen i Karlskrona går på rv 27. Dess betydelse ökar då trafiken över hamnarna i Karlshamn och Karlskrona ökar och därmed behovet av förbättringar. Förbättringar av

vägen är mycket angeläget och utgör den största investeringen med över hälften av medlen i förslaget till länstransportplan.

Övriga synpunkter

Region Blekinge är av den uppfattningen att viktiga anslutningar till centralt utpekade hamnar är av värde inte endast för den enskilda kommunen eller länets utveckling utan också för övriga delar av landet. På motsvarande sätt som staten tar ett ansvar för nationella flygplatser bör också staten ta ett ansvar för att god tillgänglighet finns till och från dessa hamnar. Hamnarna är centrala noder i hela transportsystemet och nödvändiga för att lösa de nationella godsflödena. Även investeringar i exempelvis åtgärder för ökad intermodalitet i hamnarna är en åtgärd som skulle kunna inrymmas i planen.

På sidan 11 redovisas möjligheten att öka kapaciteten på järnvägen genom att utjämna tågens medelhastigheter. Vi vänder oss mot ett sådant sätt att öka kapaciteten då det riskerar att minska intresset för att resa med tåg och därmed också den region- och arbetsmarknadsförstoring vi arbetar för. I södra Sverige har vi ett gemensamt tågtrafiksystem med snabba regionaltåg genom Öresundståg och lokaltågstrafik med uppehåll vid flera stationer. Det är ett system som fungerar väl inom kollektivtrafikens stomnät och som har haft en mycket gynnsam utveckling.

Vi anser att prisräkningen till planens nivå 2013 som har gjorts med Trafikverkets investeringsindex för väg och järnväg, sidan 23, på ett bättre sätt visar vilka åtgärder man kan få för anvisade medel och därmed ökar planeringsunderlagets relevans.

Under Rätt hastighet på det statliga vägnätet på sidan 69 redogörs kortfattat för Regionala hastighetsanalyser. Inriktningen är att vägar som byggs om för högre hastigheter vilket medför ökade koldioxidutsläpp, ska motsvarande utsläppsminskning ske genom sänkning av hastigheten på annan del av vägnätet.

Region Blekinge vill framhålla att en sådan balansering inte kan ske efter länsgräns utan måste ses både i ett större geografiskt område som i ett funktionellt perspektiv, möjligen inom respektive Trafikverksregion.

I underlagsrapport - åtgärdsområden beskrivs de förbättringar av transportsystemet som kan åstadkommas utan kostnadsintensiva investeringar. Vi anser generellt att det är mycket viktigt att det fördelas medel till dessa områden för att avhjälpa brister i systemet. Dels kan åtgärder inom de olika områdena användas som steg 3-åtgärder i avvaktan på en investering längre fram och dels fungera som en stadigvarande lösning.



Christina Mattisson
Regionstyrelsens ordförande