

Trafikverket, Ärendemottagningen  
Region Syd  
Box 810, 781 28 Borlänge

[www.trafikverket.se/sydotlanken](http://www.trafikverket.se/sydotlanken)

## Sydotlänken

Trafikverkets ärende: TRV 2011/80978

Region Blekinges yttrande på Sydotlänken, förstudie samt järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning.

### Inledning

Sammanlutningen av Sydotlänkenintressenterna<sup>1</sup> har i styrgruppen beslutat om en gemensam del i remissvaren. Region Blekinge har ställt sig bakom denna del som inleder vårt yttrande därefter följt av några kompletterande synpunkter.

### Gemensamma synpunkter

Sydotlänken är utpekad som framtida järnväg av riksintresse och är tänkt som ett viktigt godsstråk som knyter samman Södra stambanan med Blekinge Kustbanan. Järnvägen skall också användas för persontrafik med tre nya stationer. Av Sydotlänkens totala sträcka på ca 59 km, utgör 41 km befintlig bana, mellan Älmhult och Olofström. Resterande ca 18 km mellan Olofström och Blekinge Kustbana är en ny bana och utgör den felande länken för att öppna upp för viktiga transportströmmar nationellt och internationellt.

Sydotlänken ingår i den nuvarande infrastrukturplanen för 2010-2021 som ett objekt för fördjupade studier. I Trafikverkets kapacitetsutredning pekas Sydotlänken ut som ett projekt som bör rymmas i åtgärdsplanen fram till 2025.

---

<sup>1</sup> Region Skåne, Regionförbundet södra Småland, Region Blekinge, Älmhults-, Osby-, Olofströms- och Karlshamns kommuner, Sydsvenska Handelskammaren, IKEA AB, Volvo AB, Volvo Personvagnar AB, SÖDRA, Karlshamns hamn, Sparbanken i Karlshamn och Brinova.

Remissutskicket består av ett gediget underlagsmaterial på 11 rapporter. Järnvägsutredningen är delfinansierad av kommuner, regioner och näringslivet och utgör ett mycket bra underlag för att gå vidare mot ett genomförande av upprustningen av den befintliga bandelen och anläggandet en ny bana från Olofström till Blekinge Kustbana.

Enligt vår uppfattning är utbyggnaden av Sydostlänken nödvändig för att få en genomgripande effekt på transportsystemet som helhet och i det långa loppet bidra till en hållbar regional utveckling.

Näringslivet i regionen har stark betonat behovet av Sydostlänken. Volvo Personvagnar, IKEA och Karlshamns Hamn avser nu göra en kraftsamling och satsar stort och långsiktigt då det gäller utvecklingen i sydöstra Sverige. Satsningen kommer att innebära nya arbetstillfällen och en ökad tillväxt som kommer såväl regionen som hela landet till nytta. Tillsammans med tre regionförbund och en rad kommuner driver vi nu på för att skapa de bästa förutsättningarna för nya arbetstillfällen och en ökad tillväxt.

IKEA i Älmhult, hjärtat i IKEA-världen, med över 4000 anställda satsar nu genom att stärka produktutveckling, handel, tillverkning och transporter. Volvo personvagnar satsar 35 miljarder kronor i Sverige för en fortsatt utveckling. En del av dessa pengar satsas i Olofström i Blekinge för att globalt förse Volvos produktionsanläggningar med karosser.

Karlshamns Hamn, den största godshamnen i sydöstra Sverige, satsar mer än 200 miljoner kronor för att med stöd av EU ytterligare utveckla hamnen för effektiva transporter till östra Europa och Asien.

SÖDRA med flera produktionsanläggningar i Sverige är också en viktig intressent för en expanderande handeln till östra Europa.

En utbyggnad av i första hand Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn är nödvändig och skulle väsentligt underlätta den fortsatta tillväxten och öka möjligheterna att få fler jobb i sydöstra Sverige.

En satsning på Sydostlänken kommer att ge följande viktiga effekter som ökar möjligheten att skapa nya jobb och en ökad tillväxt i sydöstra Sverige:

1. Sydostlänken kommer att underlätta importen och exporten i och med den snabbaste transportmöjligheten till den växande marknaden i östra Europa och Asien och utnyttja samverkan mellan järnväg och sjöfart. Detta innebär också klimatsmarta och kostnadseffektiva transporter som ökar regionens och företagens konkurrenskraft. Idag tar en sjötransport från Sverige till Kina 6-8 veckor. Med Sydostlänken tar motsvarande transport 2 veckor. En avgörande konkurrensfördel för Sveriges näringsliv.
2. Sydostlänken innebär en växande arbetsmarknad i sydöstra Sverige genom ökad persontrafik på järnväg och en halverad restid jämfört med dagens kollektivtrafik. Det kommer att öka människors möjlighet att pendla mellan bostad och arbete, vilket också innebär större möjlighet för företagen att anställa kompetent personal.
3. Den mycket hårt belastade södra Stambanan söder om Älmhult, idag 75 godståg/dygn, kommer att avlastas med 20 godståg per dygn genom att utnyttja Sydostlänken. Detta innebär en avlastning på Stambanans södra del vilket kommer att vara till

nytta för såväl persontågstrafik som godstågstrafik på en nationell nivå. Utbyggnaden av Sydostlänken innebär också att godståg från Älmhult inte behöver ledas söderut via Hässleholm till Karlshamns hamn på hårt belastade banor, utan kan gå direkt österut, mellan Älmhult - Olofström - Karlshamns Hamn

I utredningen redovisas en kalkyl för hela Sydostlänken. Även om Sydostlänken skall ses som en helhet så vill vi betona att den befintliga sträckan, Älmhult-Olofström, på 42 km är av så dålig kvalitet att en upprustning till en bra standard och elektrifiering enligt alternativ H2, är nödvändig för att säkerställa den befintliga godstrafiken som är av avgörande betydelse för Volvos framtid. Detta är helt enligt regeringens målsättning att i första hand vårda och underhålla befintlig infrastruktur.

Avgörande blir då frågan om att investera i den nya kortare bandelen på cirka 18 kilometer för att uppnå de positiva effekter som redovisas bland annat i systemanalysen. I jämförelse med andra liknade järnvägsobjekt som nu genomförs menar vi att de redovisade kostnaderna för Sydostlänken kan sänkas, vilket bör studeras i det fortsatta arbetet.

Persontrafik på Sydostlänken är en viktig del för att vidga arbetsmarknaden i södra Småland, nordöstra Skåne och Blekinge. Tågtrafiken kommer att bli en viktig del i den utbyggnad av lokaltrafiken som nu pågår i regionen med Pågatåg Nordost/Krösatåg. I utredningen visas att relativt små investeringar i nya stationer och mötesspår behövs för att även kunna bedriva en bra persontrafik.

Vi vill också särskilt betona de positiva samhällsekonomiska effekterna som redovisas i utredningen. Även i det sämsta utfallet redovisas +/- 0 i samhällsekonomi. I det mest positiva utfallet visar samhällsekonomi för Sydostlänken att man får tillbaka mer än 3 gånger det investerade kapitalet.

I systemanalysen framgår det att det är mycket svårt att hitta andra acceptabla lösningar på de transporteffekter som Sydostlänken uppnår. De alternativ som undersökts är kostsamma och ej acceptabla för de transportbehov som finns.

Sydostlänken skulle bidra på ett klart positivt sätt till stabiliteten i järnvägssystemet i södra Sverige och samtidigt på ett avgörande sätt underlätta för handeln till Östra Europa och Asien som enligt Trafikverkets prognoser kommer att öka mycket kraftigt. Redan till hösten 2013 kommer transportbehovet att öka från Volvo-Olofström till sina fabriker i Kina. Sydostlänken behövs redan nu!

Slutligen kan vi konstatera att järnvägsutredningen tillsammans med förstudien mot bakgrund av utvecklingen i omvärlden visar på att det nu är läge att genomföra Sydostlänken.

### **Region Blekinges kompletteringar**

I remissversionen till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 under stråk 7 i Södra Sverige tas bristen på transportmöjligheter via en gen järnvägsförbindelse norrut från hamnen i Karlshamn upp. Vidare brister i klimatanpassning då godståg mellan

Älmhult-Olofström drivs med diesel eftersom banan inte är elektrifierad. Även brister i kapacitet på Älmhults bangård har kopplingar till Sydostlänken.

Det är brister i transportsystemet som kan avhjälpas genom åtgärder i Sydostlänken. Redan i Kapacitetsutredningen tog Trafikverket upp bristerna och föreslog att projektet borde inrymmas i åtgärdsplanen fram till 2025.

Mot bakgrund av en ökad Östersjöhandel har sydöstra Sverige ett strategiskt läge för Sverige i en ökad handel över Östersjön mot växande ekonomier i Central- och Östeuropa och Asien. Hamnen i Karlshamn kommer att vara ett viktigt nav i en ökad Östersjöhandel och för att öka kapaciteten erfordras investeringar i landförbindelser med liten klimatpåverkan till och från hamnen.

I jämförelse med Trafikverkets kapacitetsuppdrag från 2012 har justeringar gjorts som pekar på att godstransporterna förväntas öka i snabbare takt än vad som tidigare antagits. 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!

Region Blekinge ser mot bakgrund av den uppdaterade prognosbilden att angelägenheten av förbättringar framstår som ännu tydligare än vad Kapacitetsutredningen förutsåg. Sydostlänken bör sättas in i sitt strategiska sammanhang i transportsystemet utifrån utvecklingen i vår omvärld och åtgärder avsättas i den nationella transportplanen 2014-2025.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Christina Mattisson". The signature is fluid and cursive, with a long, sweeping tail that extends to the right.

Christina Mattisson  
Regionstyrelsens ordförande