

Handläggare
Leif Petersson

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
(N2015/4305/TIF)

Datum
2016 02 24

Näringsdepartementet 103 33 Stockholm

Remissyttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 - 2029 (Dnr N2015/4305/TIF)

Baltic-Link Association som arbetar för utveckling av hållbar infrastruktur i södra Östersjöområdet, genom utveckling av det sammanhållna person- och godstransportstråket Kust- till kustbanan och väg 27 mellan Göteborg –Karlskrona/Kalmar, lämnar följande yttrande.

Trafikverket redovisar förslag till Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 - 2029. I förslaget betonas vikten att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har, särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har idag och att det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2029. Inriktningsunderlaget utgör ett svar på regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029.

Baltic-Link Associations synpunkter

Trafikverket konstaterar att resor och transporter ökar i framtidens transportsystem. Detta betyder att den åldrande infrastrukturen behöver renovering och reinvestering, anpassning, trimning och ombyggnad. Trafikverkets prognoser visar att det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg i personkilometer beräknas öka med cirka 25 % mellan 2010 - 2030. Det sammanlagda godstransportarbetet beräknas öka med 55 %.

Det konstateras i huvudrapporten kapitel 7 vilken ekonomisk ram som krävs för att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå. Baltic-Link Association menar att behovet av att få Kust- till kustbanan och väg 27 i funktionellt skick, måste prioriteras lika med hänsyn till god funktionalitet. Störningar i tågtrafiken, liksom störningar i vägtrafiken, fortplantar sig i stora delar av transportsystemet. Över tid medför störningar att pålitlighet och förtroendet för att resa eller transportera gods på järnväg minskar. Kust- till kustbanan och väg 27 är ett sammanhållet, samverkande stråk som förbinder storstadsområdet Göteborg med

den östeuropeiska växande marknaden och med direkt förbindelse med Polen och Baltikum.

Baltic-Link Association anser att:

- Transportsystemet måste vidmakthållas och eftersläpning i synnerhet på järnvägen åtgärdas. I de fall detta är en förutsättning för att utveckla systemet är angelägenhetsgraden desto större.
- Infrastrukturen måste utvecklas för att främja en ökad arbetsmarknad och regional utveckling vilket regeringen angett som utgångspunkter för uppdraget.

Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället. Men dagens infrastruktur kommer inte ensam att klara morgondagens behov. Samhället utvecklas och nya bebyggelse- och transportmönster uppstår. Det innebär att ibland behöver ny infrastruktur byggas, eller att dagens byggs om, för att tillgodose förändrade behov av resor och transporter. Trafikverket medverkar i samhällsplaneringen för att integrera planering av transportsystemet och lokaliseringar av bebyggelse, verksamheter och service när, och där behov uppstår. Det arbetet är en förutsättning för långsiktigt hållbar tillgänglighet i attraktiva tätorter och regioner.

De betydande investeringar som görs i större städer får nytta i ett stort omland. Det gäller till exempel Citybanan i Stockholm som ger positiva effekter såväl för Ostkustbanan i Uppland som på Mälärbanan i Västmanland. Men även betydande infrastrukturinvesteringar som nu görs och som beslutats skall genomföras inom perioden 2019 – 2029 i Polen och de Baltiska staterna ger nytta i Sverige. Dessa grannländers transportsystem är en del i det sammanlänkade transportsystemet TEN-T och Motorways of the Sea, direkt kopplat till stråket Baltic-Link och det svenska järnvägs- och vägnätet.

Det står också i uppdraget till Trafikverket, att beskriva behovet av gränsöverskridande transporter och beakta hur Östersjösamarbetet kan stödjas och beskriva hur genomförandet av EU:s TEN-T och Motorways of the Seas nätverk kan nyttjas för att skapa mervärden i det inhemska transportnätet.

I huvudrapportens punkt, 8.3.2 , beskrivs kort Östersjöstrategin och vikten av att stärka och utveckla samarbetet mellan medlemsstaterna. Trafikverket ser i den delen inte Polen eller Baltstaterna som tillhörande våra grannländer vilket är anmärkningsvärt.

I underlagsrapport Omvärldsanalys och internationellt perspektiv punkt, 3.5, redogörs för Östersjöstrategin och behovet av att stärka kopplingen mellan Trafikverkets uppdrag och strategin inom olika områden. Man framhåller bl. a att ett ökat samarbete med baltstaterna är angeläget. Man ger konkreta exempel på åtgärder som förbättrade och smartare transportförbindelser och nya ITS-lösningar.

Baltic-Link Association har förmånen att verka i sådana interregionala projekt, nu senast i det pågående Östersjöprojektet TENTacle.

Baltic-Link Association finner det därför anmärkningsvärt att grannländer som Polen med drygt 38 miljoner invånare överhuvudtaget inte finns beskrivet. Man tar upp TEN-T Rail Baltica utan att ta hänsyn till att det i dag finns en direkt sammankoppling mellan TEN-T korridor 6 och Baltic-Link korridoren Kust- till kustbanan och väg 27, se Karta 1 nästa sida. Transporter mellan Sverige, Polen och de tre baltiska länderna torde vara minst lika viktiga för svensk ekonomi som Norge.

Har vi verkligen råd att inte förbättra transportstråken Sydöstra Sverige i denna riktning?

Polen och Litauen har öronmärkt stora resurser till satsningar som stärker sina transportsystem och framför allt kopplingarna till och från hamnar. I Polens motsvarighet till nationell plan för transportsystemet fram till 2020, finns satsningar motsvarande över 80 miljarder svenska kronor som stärker den korridor som går söderut från Gdynia-området som i sin tur är direkt kopplad till Kust- till kustbanan och väg 27. I Litauen har satsningar beslutats för motsvarande 8 miljarder kronor fram till 2020 för att stärka transportsystemet kopplat till prioriterad EU-korridor.

(Källor: Polen - Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Litauen - Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministro Valdymo Sriciu 2013-2015 Metu Strateginis Veiklos Planas)

I omvärldsanalysen kap 5 inleder man med att notera att ekonomin vrids österut. Det betyder att hamnar längs Östersjökusten med landanslutningar väntas få en jämförelsevis snabbare ökning av transportflödena.

Från Baltic-Links sida vill vi understryka att det inte bara är med Östeuropa som handeln ökar utan kanske även i högre grad söderut med de Centraleuropeiska länderna som Polen, Tjeckien, Slovakien och Ungern, men vi ska heller inte glömma länder som Turkiet som har blivit en allt viktigare handelspartner.

Baltic-Link Associations samlade syn på inriktningsunderlaget i detta avseende är att;

- Det saknas uppenbart kunskap om transportutvecklingen i den del av vår närmaste omvärld där prognosen visar att handeln ökar mest. Det är inte vår uppgift att svara på om Trafikverket har fullföljt uppdraget i denna del, men vi kan se att här finns ett arbete att göra.
- Ska transportsystemet gynna ökad sysselsättning i Sverige måste förbindelserna stärkas med viktiga transportkorridorer i Baltikum, Polen, Centraleuropa och vidare.
- Till kommande åtgärdsplanering finns redan utredda projekt och åtgärder som kan genomföras.



Karta 1 Källa: TEN-T Executive Agency

I stråkbekrivningen framgår det att ”Med ökad östorienterad handel kommer sydöstra Sverige att spela en mer strategisk roll än tidigare.” Från Baltic-Links synpunkt är detta ett självklart konstaterande utifrån Trafikverkets egna prognosunderlag och stämmer väl med den utveckling som pågår och vi själva ser och arbetar för. Vi är naturligtvis nöjda med att Trafikverket i förslaget ser dessa samband och att man konstaterar att sydöstra Sverige har en strategisk roll i Sveriges transportkorridorer över Östersjön.

Vi kan då konstatera att prognosen pekar på en omfördelning och betydligt ökad handel med östra Europa och Baltic-Link Association anser precis som Trafikverket att sydöstra Sverige har ett gynnsamt läge för handel över Östersjön. Från Baltic-Links sida ser vi redan stora, och ökande trafikflöden via Karlskrona hamn mot Polen och vidare mot övriga delar av Central- och Östeuropa. Vi vågar därför säga att Kust-till kustbanan och väg 27 har en central roll i Sveriges utveckling av handel österut.

I planen presenteras ett stråk som direkt berör Baltic-Link Association, nämligen *Stråk 7* Göteborg-Växjö-Kalmar/Blekinge.

I diskussionen kring detta stråk saknas ett resonemang om detta stråks internationella koppling till Central- och Östeuropa. Mellan Karlskrona Baltic Port och Gdynia finns det en färjelinje som trafikeras av Stena Line med tre fartyg och 2-3 avgångar/ankomster per dag. Linjen ingår dessutom i Motorways of the Sea.

Denna förbindelse mot Centraleuropa avlastar vidare trafiken genom sydvästra Skåne och Tyskland.

För Baltic-Links del är rv 27, som ingår i Baltic-Linkstråket, viktig för att binda samman Blekinges TEN-hamn Karlskrona med Småland och vidare mot Västsverige. Baltic-Linkkorridoren kopplas också på ett naturligt sätt ihop med Bottniska korridoren i Alvesta och skapar därmed en transportkorridor från både västra och norra Sverige genom Centraleuropa till Adriatiska havet.



Källa: Baltic-Link Association

De förbättringar som föreslås på rv 25 i Växjö och rv 40 mellan Göteborg och Borås får också positiva effekter på rv 27 då vägarna har gemensam sträckning med rv 27 på dessa avsnitt. Dock är det en stor brist för rv 27 att E22/rv 27, delen Nättraby-Björketorp, inte finns med i nuvarande plan.

Rv 27 är av så stor strategisk betydelse att den borde vara Europaväg i det nationella vägnätet. Trafikverket skriver i förslaget till nationell plan som en brist i vägsystemet att ”Det saknas en nationell väg som binder ihop sydöstra Sverige med E4 och Västsverige”. Rv 27 med sin sträckning, Karlskrona – Värnamo (E4) – Göteborg är idag den lösning Trafikverket beskriver. Klassning till Europaväg och nationell väg är vad som saknas.



Källa: Baltic-Link Association

Baltic-Link Association, bestående av 15 kommuner, fem regioner och näringsliv, tillsammans med den polska systerorganisationen Amber Road Cities Association begärde redan den 1 juli 2010 hos Näringsdepartementet i Sverige och Infrastrukturministeriet i Polen om en uppgradering av rv 27 i Sverige och den nationella vägen nr 6 i Polen till Europaväg. Den 1 oktober 2010 svarade det Polska Infrastrukturministeriet att man tycker det är ett intressant initiativ för att främja Motorways of the Sea-projektet, Gdynia-Karlskrona. Tyvärr har Näringsdepartementet ännu inte efter drygt 5 år svarat på denna begäran trots påstötningar.

Kust till kustbanan, delen Emmaboda – Karlskrona (57 km), har upprustats inom ramen för TEN-T projektet ”Baltic-Link, Motorways of the Sea, Gdynia-Karlskrona”. Parallellt med detta har Karlskrona kommun rustat upp och elektrifierat den ca 6,5 km långa järnvägen, Verköbanan, som förbinder Karlskrona hamn med det nationella järnvägsnätet. Mot bakgrund av detta är det positivt att en mötesstation i Skruv ligger med i planen. Dock är det mycket oroande att Trafikverket flaggar för kapacitetsbrister mellan Alvesta och Växjö efter 2025. Med tanke på de stora investeringar som redan är gjorda mellan Karlskrona och Emmaboda och på Verköbanan, samt planerade investeringar med nytt dubbelspår på sträckan Mölnlycke – Bollebygd, får inte denna brist på kapacitet komma att ske.

Det är därför mycket oroande att se att inga investeringar är föreslagna på järnvägssträckan Bollebygd – Växjö för att motverka eller ens lindra förväntad kapacitetsbrist på denna järnvägssträcka med tanke på sträckans utvecklingspotential för godstransporter med övriga Europa. Dock har Sverigeförhandlingen i sitt arbete fastlagt att vid en etablering av höghastighetsbana, delen mellan Stockholm – Malmö, oavsett linjesträckning genom Småland, att kapaciteten på Kust till kustbanan på sträckan Växjö – Värnamo bör ökas för att bidra till goda anslutningsresor till en eventuell kommande station. Baltic-Link menar därför att ju tidigare denna förstärkning genomförs, kommer redan rådande problem med befintlig kapacitetsbrist att påtagligt elimineras, till fromma för pågående ökande transportbehov mellan västra Götaland och östra Centraleuropa via Baltic-Link Motorways of the Sea, Gdynia - Karlskrona.

Slutligen vill vi påpeka att staten måste ta ett större ansvar för järnvägar som exempelvis Verköbanan. Idag är det ett helt kommunalt ansvar som varken finansieras via den nationella eller den regionala transportplanen trots att järnvägen inte bara ingår i ett nationellt transportstråk utan även i ett internationellt. Detta samtidigt som vi kan konstatera att statlig medfinansiering sker via den nationella planen till lokal infrastruktur som spårvägar och tunnelbanor i Göteborg och Stockholm.

Baltic-Link Association

Patrik Hansson
Ordförande