

Till
Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att till Näringsdepartementet avge yttrande i enlighet med vad Kommunledningsförvaltningen anfört.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet. Dessa samhällsutmaningar är:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll

FFf

Kommunledningsförvaltningen

Adress
37183 Karlskrona

Besöksadress
Östra Hamngatan 7B

Telefon
0455-303000

Fax
0455-303030

E-postadress
kommunledningsforvaltningen@karlskrona.se



- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Synpunkter

Europaväg 22

När det gäller förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 anser Karlskrona kommun det vara ganska välbalanserat utifrån givna ramar och förutsättningar. Vi kan konstatera att E22 delen Lösen – Jämjö är med i planen med byggstart 2021-2023 samt Ronneby Ö – Nättraby med byggstart 2024-2029. När det gäller Lösen – Jämjö planeras det i projektet byggstart 2020. Karlskrona kommun vill understryka vikten av att E22 delen Lösen – Jämjö verkligen påbörjas under 2020 i den föreslagna sträckningen. Situationen som den är nu är ohållbar med en Europaväg genom Jämjö samhälle. Dessutom är andelen tung trafik stor och då inte minst på grund av den ökande trafiken till och från Polen via färjelinjen Karlskrona – Gdynia.

Infrastrukturens kopplingar mot Polen och övriga Centraleuropa

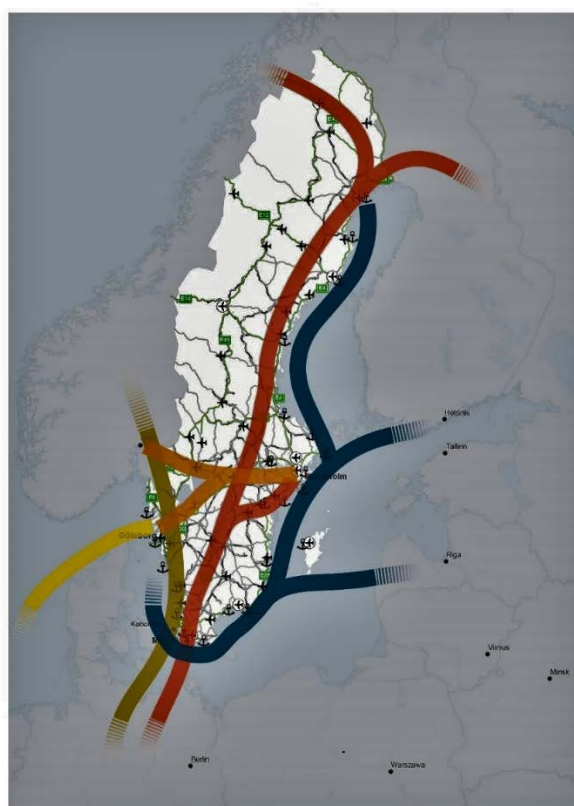
Det är positivt att Karlskrona hamns behov när det gäller förbättringen av Karlskrona farled nämns i PM:et "Förbättra förutsättningarna för näringslivet". Detta är en åtgärd som blir mer och mer akut då färjetrafiken mellan Karlskrona och Gdynia visar på en stark tillväxt.

I planförslaget skriver Trafikverket att "Med en ökad östorienterad handel mot växande marknader i Polen och Baltikum samt vidare transportkedjor mot Asien kommer sydöstra Sveriges strategiska roll förstärkas, inte minst hamnarna i Blekinge."

Vi välkomnar att Trafikverket ser Blekinges roll i Sveriges export- och importflöde men vi ser att ökningen i handel är här och nu. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker godstransporter över Blekinges hamnar.

Färjetrafiken mellan Karlskrona och Gdynia ansluter i Gdynia till Baltic Adriatic Corridor. Enligt Karlskrona kommun bör denna korridor ha en anslutning till den svenska nationella infrastrukturen. Det mest naturliga är att förlänga Baltic Adriatic Corridor från Gdynia norrut via Motorways of the Sea – korridoren

Gdynia – Karlskrona och vidare mot Göteborg genom att låta riksväg 27 och Kust till kustbanan (Baltic-Link) ingå i TEN-T. Den karta som redovisas i förslaget till Nationell plan för transportsystemet stämmer inte med verkligheten (se figuren nedan). Att inte ha en transportkorridor till ett grannland med 38 miljoner invånare, vilket Polen utgör, är synnerligen anmärkningsvärt. Man anger visserligen att det finns flöden från Karlskrona till kontinenten/Östeuropa i form av containertrafik. Kartan nedan visar dock ej på något stråk över sydöstra Sverige mot Polen, dvs. till kontinenten. Det ska också påpekas att flödena till och från Karlskrona i huvudsak består av trailertrafik och inte containers.



- Stråk 1 Nordkalotten-Norrlandskusten-Bergslagen/Mälardalen-Malmö/Trelleborg-Kontinenten
- Stråk 2 Göteborg-Stockholm-Oslo
- Stråk 3 Norge-Göteborg-Malmö-Kontinenten
- Stråk 4 Västkusten-Kontinenten-Världen
- Stråk 5 Kontinenten/Östeuropa-Östersjöskusten

Figur 1: Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för långväga nationella och internationella godstransporter.

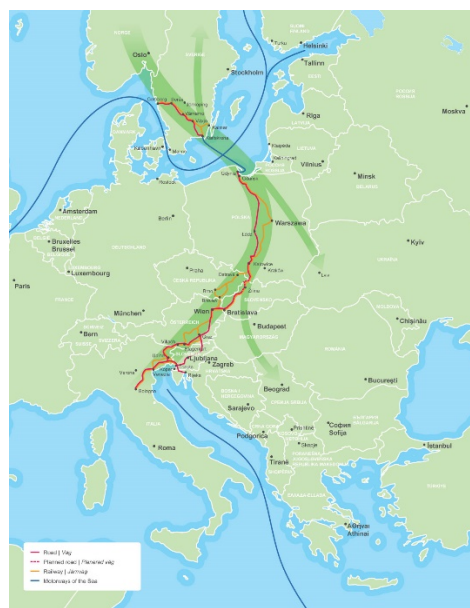
Figur 2 nedan visar TEN-T Core Network och det blir uppenbart att något saknas på kartan mellan Gdynia/Gdansk-området och Karlskrona/sydöstra Sverige. I realiteten finns det en mycket stark transportkorridor mellan Gdynia och Karlskrona via Stena Lines färjelinje med 22 avgångar och 22 ankomster per vecka fördelade på fyra fartyg.

Att inlemma riksväg 27 (Karlskrona-Göteborg) i det s.k. Södra tvärstråket ([Halmstad/Göteborg]-Hallands/Västra Götalands länsgräns-Växjö-Kalmar/Karlskrona) tillsammans med den nationella vägen riksväg 25 och järnvägen Kust tillkustbanan skulle göra stråket mer komplett och anpassat till verkligheten. Genom detta skulle det skapas en stark transportkorridor med både väg och järnväg från Göteborg till Adriatiska havet till gagn för hela Skandinavien (figur 3). Genom detta får Sverige två portar till kontinenten, en över sydvästra Sverige och en över sydöstra Sverige.

Vi vill också i sammanhanget påpeka att Polens Transportministerium har uttryckt sig positivt till en Europaväg mellan Göteborg och Gdansk via färjeleden Karlskrona – Gdynia. Detta gjordes i samband med den begäran om Europaväg som Baltic-Link Association skickade till Näringsdepartementet 2010.



Figur 2: TEN-T Core Network
Källa: European Commission



Figur 3: Baltic Adriatic Corridor tillsammans med MoS Gdynia-Karlskrona och Baltic-Link
Källa: Baltic-Link Association

Karlskrona kommun anser vidare att staten måste ta ett större ansvar för infrastrukturen till och från TEN-T hamnarna. Som det är idag ligger ansvaret för infrastrukturen i form av vägar och järnvägar mellan den statliga infrastrukturen och hamnarna helt på kommunen. Detta trots att infrastrukturen främst har nationell och internationell nytta. Detta ska

jämföras med investeringar i statlig infrastruktur som bedöms ha lokal nytta, där kommunerna tvingas bidra med 50 % till investeringarna.

När det gäller klassificeringen av hamnar ingående i TEN-T, menar Karlskrona kommun att hamnar som har frekvent internationell linjetrafik, som exempelvis Karlskrona hamn, ska ingå i TEN-T Core Network. Detta inte minst för att kunna ta del av de EU-bidrag som endast riktar sig till hamnar som ingår i TEN-T Core Network.

Investeringar i järnvägens infrastruktur

Karlskrona kommun ser positivt förslaget om ny mötesstation Kallinge, växelbyten för högre växelhastigheter i Bromölla och Nätraby, rälsförhöjning på sträckan Nätraby-Karlskrona samt enklare trimningsåtgärder i Sölvesborg, Karlshamn och Kristianstad. Dessa åtgärder bör tillsammans förkorta restiderna mellan Karlskrona och Öresundsregionen vilket är högst angeläget.

I Alvesta föreslås ett triangelspår för söderifrån kommande trafik mot Göteborg. Dock saknas ett triangelspår från Södra stambanan för norrifrån kommande trafik till Kust till kustbanan i riktning mot Karlskrona. En sådan åtgärd skulle på ett avsevärt sätt förbättra konkurrenskraften för tåglösningar gällande godstransporter på järnväg till Polen m.fl. länder via färjeleden Karlskrona – Gdynia.

Höghastighetsjärnvägen

Vi delar Trafikverkets analys om att skall höghastighetsbanorna byggas och finansieras inom tilldelad ram så är det nog tyvärr sänkt hastighet och extremt förlängd byggtid som gäller. Vår uppfattning är dock att detta inte är att rekommendera. Vår bestämda uppfattning är att målbilden för nya stambanor för höghastighet måste vara 320 km/h och snabb utbyggnad genom finansiering utanför ram. Detta för att uppnå full effekt av systemet inom rimlig tid samtidigt som befintliga stambanor måste avlastas med det snaraste för att näringslivets godstransporter på järnväg skall kunna fortsätta utvecklas. Av nämnda anledning förordar vi givetvis en östlig dragning av den nya stambanan för höghastighet genom södra Sverige, med ett tågstopp i Växjö.

I förslaget till strategi för utbyggnad av höghastighetsjärnvägen föreslås under planperioden 2018-2029 delarna Järna-Linköping samt Lund-Hässleholm genomföras. Är det så att höghastighetsbanan ska finansieras inom tilldelad ram är denna prioritering den rätta.



Stadsmiljöavtal

Karlskrona kommun ser positivt på den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal med 12 miljarder kronor under planperioden då detta främjar gång, cykel och kollektivtrafik i städer och tätorter.

Storstadsförhandlingar och statlig medfinansiering

Vi ser att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i sydöstra Sverige. Kalmars, Karlskronas och Växjös arbetsmarknadsregioner har idag närmare 400 000 invånare. Befolknings- och näringslivsutvecklingen är god. En akilleshäla, framlyft inte minst av OECD, är brister i infrastrukturen, både mellan residensstäderna, inom regionen som helhet och till övriga marknader i Sverige och Europa.

Sydöstra Sveriges attraktionskraft är stor och vi ser en trend att den fortsätter att öka. Linnéuniversitetet med bas i Växjö och Kalmar är en del i denna ökning. Höstterminen 2017 kom universitetet på femte plats vad gäller antalet antagna studenter. Tillsammans med Blekinge Tekniska Högskola hade Linnéuniversitetet enligt den senaste nationella statistiken det näst högsta antalet förstaårsstudenter av alla svenska universitet och högskolor.

Tillsammans med övriga kommuner inom våra arbetsmarknadsregioner är vi beredda att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs i Stockholm eller övriga storstadsregioner.

Därför förväntar vi oss samma typ av uppgörelse som nåtts i samband med Sverigeförhandlingen. Med andra ord att kommunala investeringar i nya bostäder kan växlas upp mot statliga investeringar för bättre kommunikationer även för vår del av landet. Det skulle innebära en statlig medfinansiering motsvarande ett flertal miljarder kronor för vår region precis på samma sätt som för Stockholmsregionen.

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN

Carl-Martin Lanér
Kommundirektör

Tore Almlöf
Chef Administrativa avd.