



**§ 258 Remissyttrande Trafikverkets nationella plan 2018-2029 2017/2969**

**Kommunstyrelsens beslut**

att godkänna yttrandet och tillsända Näringsdepartementet detsamma.

**Sammanfattning**

Kommundirektör Daniel Wäppling föredrar ärendet.

Karlshamns kommun har fått förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 på remiss och svar ska ha kommit in senast 30 november 2017. Karlshamns kommun kommer även genom Sydostlänken gruppen att yttra sig över planen. Yttrandet från Region Blekinge innehåller även det underlag från Karlshamn.

**Yttrande**

Karlshamns kommun konstaterar att planen inte innehåller Sydostlänken vilket är en för regionen avgörande satsning för att säkerställa en fortsatt positiv utveckling för näringslivet i sydöstra Sverige. Avsaknaden av Sydostlänken i planen ser kommunen som anmärkningsvärt. Karlshamns kommun anser att det finns synnerligen starka skäl för regeringen att ta med Sydostlänken i den nationella transportplanen.

Resultatet av Trafikverkets järnvägsutredning 2013 visar att upprustningen av järnvägen och en utbyggnad av den felande länken på drygt 16 km är samhällsekonomisk lönsam. Den samhällsekonomiska analysen i underlaget till förslaget till nationell plan understryker detta.

Sydostlänken förbättrar förutsättningarna för näringslivet och bidrar till transportsektorns minskade utsläpp av växthusgaser. Sydostlänken skapar utrymme i järnvägssystemet som inte tidigare funnits och ökar kapaciteten på ett hårt ansträngt järnvägssystem i hela södra Sverige.

Tillväxten i Karlshamns hamn har varit 7-8 % årligen den senaste 10-årsperioden vilket vida överstiger Trafikverkets prognoser och kraven på effektiv tågtransport hänger inte med i utvecklingen. Detta gäller särskilt långa tunga transportflöden som transiteras via Karlshamns hamn. I hamnen har investeringar gjorts i kombiterminal, elektrifierade spår m.m. för 150 mkr och kommande investeringar för ca 500 mkr planeras. År 2013 hade tågoperatörerna till Karlshamns hamn 5 tåglägen per vecka vilket mer än tredubblats sedan dess och förväntas ligga på 19 tåglägen 2018. Kommunen ser en stor efterfrågan på järnvägstrafik som kommer att öka ytterligare kommande år.

Volvo Cars miljardinvesterar i Sverige varav stora satsningar görs i Olofström och ca 50 miljoner plåtdetaljer lämnar fabriken i år. E.ON i Karlshamn transporterar 90 000 ton propangas nästa år till stålindustrin bl. a SSAB i Borlänge. IKEA har betydande transporter via kombiterminalen i Älmhult och har likt andra företag däribland Södra Cell, stora Enso och Tarkett aviserat att överföra gods från lastbil till tåg med en utbyggd Sydostlänk.



Transportvägen mellan Karlshamn och Älmhult via Hässleholm är 132 km med möten/förbigångar på upp till 9 platser och för vissa tåg lokrundgång i Hässleholm. Vagnslaster däremot till och från Blekinge går ner till Malmö för att vända, däribland E.ON:s transporter till Borlänge. Den nuvarande järnvägsanslutningen mot Blekinge har stora brister som medför långa transporttider och ökar störningskänsligheten på hårt belastade spår.

Med Sydostlänken minskar transportvägen med 70 km, ledtider minskar och robustheten ökar väsentligt. Alla är viktiga faktorer för att industrin i högre grad ska välja att överföra gods från väg till järnväg.

Samhällsnyttan i Trafikverkets samhällsekonomiska beräkning motsvarar 5 000 mkr efter att kostnaden dragits av. Nettonuvärdeskvoten NNK 1,38 är mycket hög för en järnvägsinvestering. Få namngivna järnvägsprojekt i planen kan uppvisa en sådan nytta, om ens några som likt Sydostlänken avser industrins behov av godstransporter.

I kalkylen har emellertid lagts in den minskning av dieselskatt som uppstår av överflyttningen av gods från lastbil till järnväg och en elektrifiering av banan beräknat till 2 970 mkr. Den lägre nytta som därvid uppstår, men positiv NNK 0,5, kan vara en orsak till att Trafikverket inte har prioriterat projektet.

Att belasta projektet med minskade drivmedelsintäkter är anmärkningsvärt. En överflyttning av transporter på väg som drivs med diesel till tågtransporter ligger i regeringens inriktning för transportinfrastrukturen.

#### **Förslag till omvänd utbyggnadsordning och finansiering**

Järnvägen mellan Olofström och Älmhult är en livsnerv för Volvo Cars tunga transporter. Med ca 13 järnvägstransporter per dygn motsvarande drygt 70 000 lastbilar per år måste järnvägen vara farbar. Volvo ser en risk i att ett spårbyte som måste koordineras med transporterarna tar många år att genomföra och riskerar att medföra oacceptabla störningar i produktionen.

Genom att bygga ut den länk på ca 16 km som saknas före upprustningen av den nuvarande banan får man den nödvändiga kopplingen till Blekinge kustbana som Volvo kan använda under den tid som upprustningen görs. Det medför att spårbyte och elektrifiering kan göras rationellt under kortare tid och därmed till lägre kostnad. Det finns även möjlighet att med vissa förändringar av den banstandard som kalkylen grundar sig på minska kostnaden, men ändå uppfylla ändamålet där godstransporterna primärt prioriteras. Med en spårgeometri som anpassas för 80/120 km/h istället för 100/160 km/h m.fl. åtgärder beräknas kostnaden minska med 225-300 mkr. Den med- och samfinansiering som berörda regioner, kommuner jämte näringslivet tecknat med Trafikverket är värd drygt 300 mkr som tillförs projektet. Därutöver finns möjligheter att få medel från EU inom CEF-fonden för just detta projekt vilket Region Blekinge erbjudit sig att vara behjälplig med.

Kostnaden i nationell plan skulle därvid minska med 525-600 mkr eller mer. Investeringen exkl. spårbytet för hela Sydostlänken skulle vara i storleksordningen 1 750 mkr.



### Slutsatser

Regeringen måste till skillnad från Trafikverket rimligen bedöma nyttan utifrån den inriktning man har anvisat inom transportpolitiken och då kan inte minskad dieselskatt belasta ett så angeläget projekt som Sydostlänken.

Nyttan i kalkylen är beräknad till 8,7 miljarder innan kostnad och drivmedelsskatt dras av. Det är mycket, men kan ändå vara i underkant. Prognoser för godsflödesvolymerna i våra grannländer och utvecklingen i hamnarna är större än den Trafikverket räknar med. Vi föreslår regeringen att Sydostlänken ska utföras i sin helhet, vilket till fullo motsvarar regeringens politik för transportinfrastrukturen.

Trafikverket bör få i uppdrag att bygga den felande länken före upprustningen av den befintliga banan. Karlshamns kommun är tillsammans med övriga Sydostlänkenintressenter beredd att med- och samfinansiera projektet. Med vissa förändringar av banstandarden och en rationell upprustning kan kostnaden i nationell plan minskas ytterligare.

### Beslutet skickas till

Näringsdepartementet