

Handläggare
Jonas Olsson

Vår beteckning
KS.2021/1390 1.6.3

Er beteckning
I2021/02884

Datum
2022-02-25

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Baltic-Link Associations yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Den 30 november lämnade Trafikverket över sitt förslag till nationell transportplan 2022 –2033 till regeringen. Samtidigt skickades planen ut på remiss. Remisstiden pågår till 28 februari 2022. Regeringen fattar det slutliga beslutet om den nationella transportplanen våren 2022.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 har tagits fram på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart.

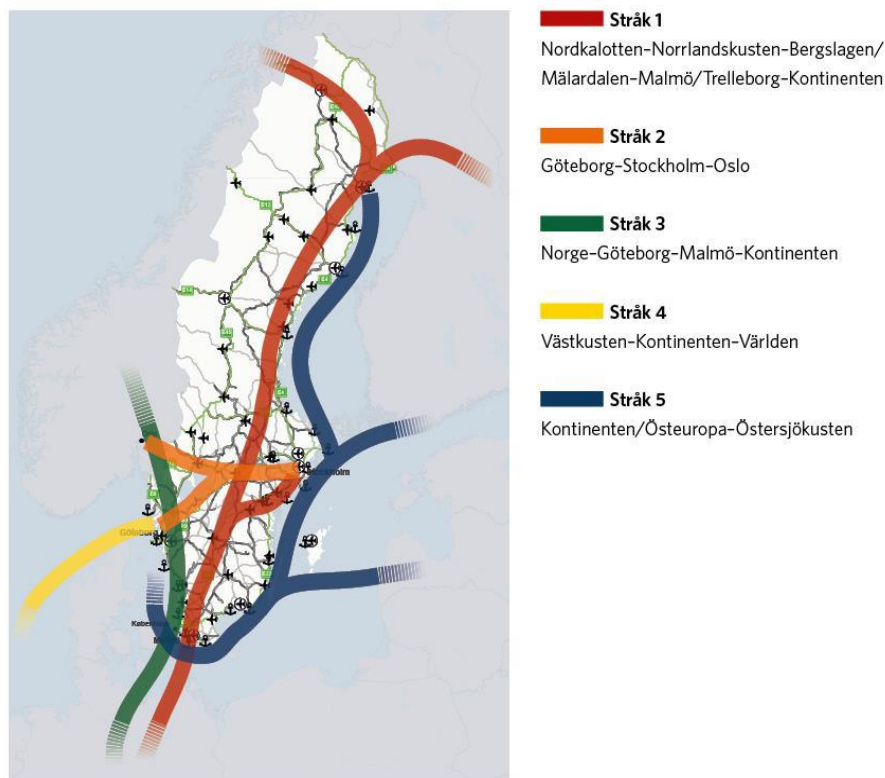
Inledningsvis vill vi från Baltic-Link Association uppmärksamma att vi tyvärr inte erhållit ärendet på remiss. Som intresseorganisation för riksväg 27 och Kust till kust-banan som sammantaget utgör Baltic-Link, med flertalet kommuner, regioner och företag som medlemmar, ser vi det som problematiskt att Baltic-Link Association inte anses vara en relevant remissinstans.

Synpunkter

Baltic-Links roll och del i planen

Baltic-Link Association har länge försökt få Trafikverket och Regeringen att ändra status på infrastrukturen till och från Karlskrona Baltic Port, (Baltic-Link - Riksväg 27 och Kust-till Kustbanan) från regional angelägenhet till internationellt erkänt transportstråk. Detta inte minst på grund av den nationella och internationella nytta som hamnen i Karlskrona utgör. Hamnstatistiken i sig är talande då endast tre procent av allt gods över kaj i Karlskrona har start- eller målpunkt i Blekinge. För att denna roll ska bibehållas och utvecklas krävs statliga investeringar i de stråk som är kopplade till hamnen.

Karlskrona Baltic Port har haft en imponerande tillväxt de senaste 20 åren och Karlskrona kommun har investerat stora summor i både infrastruktur och expansion av hamnområdet. Den statliga motprestationen i anslutande infrastruktur och stråk till dessa kommunala investeringar och satsningar är mycket blygsamma.



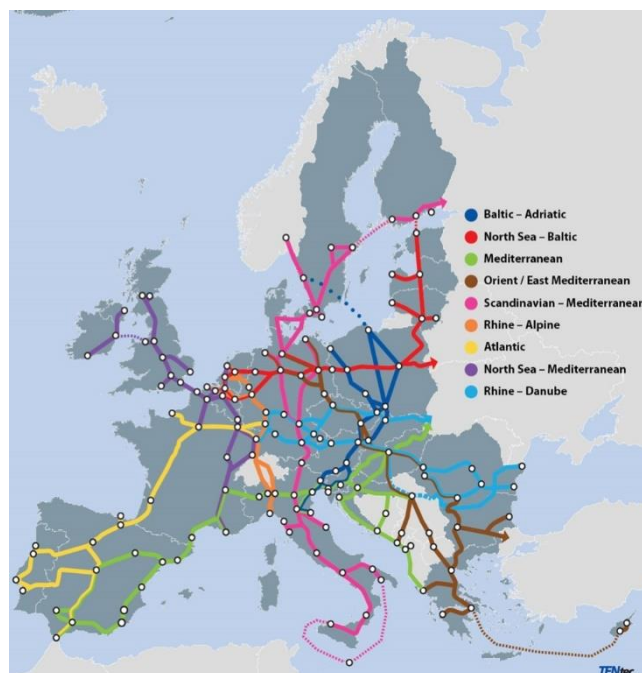
Figur 1: Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för nationella och internationella godstransporter.
källa: Förslag till nationell plan 2022-2033

Figur 1 ovan och som återfinns i förslag till nationell plan visar på att man inte ser och förstår den koppling som finns i sydöstra Sverige från Karlskrona Baltic Port. Att inte ha med 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, men kartan ovan 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.

Baltic-Link Association, (15 kommuner, 5 regioner & Stena-Line längst Riksväg 27 och Kust- till kustbanan) har också påpekat och arbetat för att Sverige ska se över TEN-T Core Network och vilja anpassa EU:s stomnätverk utifrån den globala utvecklingen. Utifrån detta så har vi uppmanat till en förlängning av Baltic-Adriatic Corridor, från Gdynia till Göteborg via Motorways of the Sea Gdynia-Karlskrona. En sådan förlängning skulle visa att man från Trafikverket och Regeringens sida ser och förstår hur marknaden i Central- och Östeuropa utvecklas och vilka transportkorridorer som i framtiden kommer vara viktiga för svensk import och export och inte minst miljömässigt hållbara.



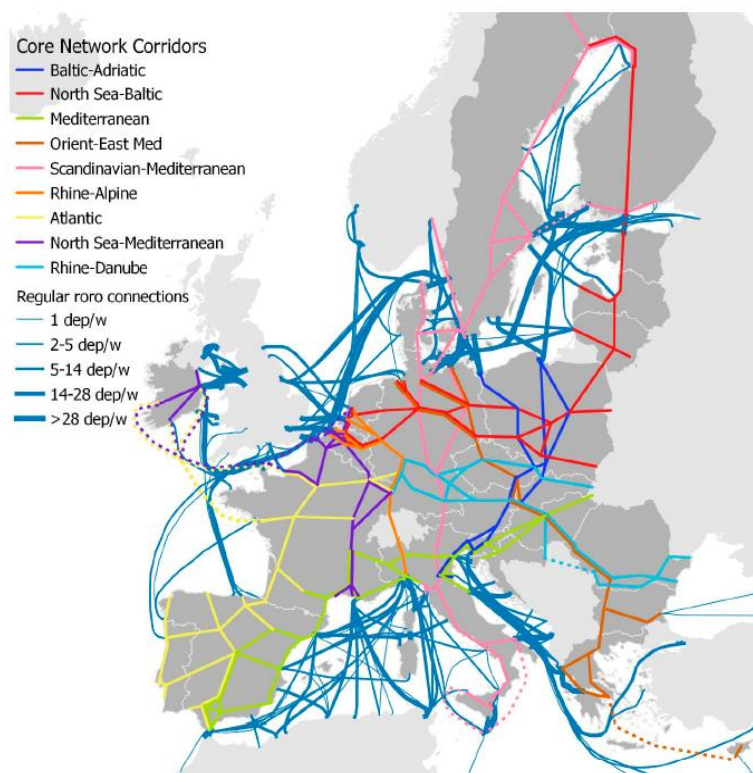
Figur 2: TEN-T Core Network
Källa: European Commission



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

Att Baltic-Link och Karlskrona Baltic Port inte prioriteras av regeringen är för Baltic-Link Association uppenbart, och extra tydligt blir det i figur 4 nedan som visar hur de Ro-ro-linjer som finns i Europa ansluter till TEN-T Core Network. Man kan enkelt fastställa genom bilden nedan att sydöstra Sveriges hamnar är unika på europeisk nivå i det avseendet att man inte har en direkt anslutning till TEN-T Core Network. Baltic-Link Association ställer sig därför frågan varför Karlskrona Baltic Port, med godsflöden som ökat med 10 % årligen sedan Stena Line började trafikera linjen, särbehandlas på detta sätt och uppmanar Sveriges regering att åtgärda den länk som uppenbarligen saknas i sydöstra Sverige. Genom att förlänga Baltic-Adriatic Corridor och inkludera Baltic-Link i TEN-T Core Network så skapas den länk som idag saknas samtidigt som man säkrar upp transportsystemet för svensk import och export.

Figure 1 European Core Network Corridors and ro-ro shipping routes



Figur 4: Motorways of the Sea, Detailed implementation plan of the European Coordinator, Kurt Bodewig (Januari 2022)

Källa: European Commission

Baltic-Link association 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, 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. Endast tre procent av allt gods som transporteras över kaj via Karlskrona Baltic Port har start- eller målpunkt i Blekinge. Övriga 97 % kommer från eller ska till övriga delar av Sverige/Skandinavien. Dessa siffror bör avspeglas i ökat finansiellt statlig ansvarstagande vad gäller infrastruktur kopplad till hamnen. Dessutom så menar Baltic-Link Association att hamnar som har frekvent internationell linjetrafik, som exempelvis Karlskrona Baltic Port, 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.

Vidare så förväntar sig Baltic-Link Association också att ett så pass viktigt transportstråk som Riksväg 27, som är av nationell betydelse med koppling till Karlskrona Baltic Port, ska omvandlas till nationell stamväg. Att ett transportstråk av nationell betydelse ska hanteras inom fyra olika regionala planer samt nationell plan är inte ett effektivt sätt att utveckla ett stråk eller garantera framtida kvalitetskrav när antalet transporter kontinuerligt ökar.

Infrastrukturinvesteringar – Väg

Baltic-Link Association ställer sig starkt kritiska till att investeringen E22/Rv 27, delen Ronneby Ö-Nättraby skjuts fram i tiden i jämförelse med gällande plan, från planerad byggstart 2024-2029 till 2028-2033 i förslag till nationell plan 2022-2033. Denna framflyttning visar återigen att man inte ser och förstår nyttan med transportstråket Baltic-Link, då detta avsnitt på E22/Rv 27 är en stor flaskhals för transporter på riksväg 27 som är på väg till eller från Karlskrona Baltic Port.

Vi saknar även det väldigt viktiga nationella utbyggnadsobjektet Norrleden i Växjö, RV 25/27, i föreliggande planförslag. Detta objekt är inte bara oerhört regionalt viktigt och prioriterat, utan sträckan utgör också en vital del av transportkorridoren Baltic-Link, RV 27 och Kust till kustbanan.

Vid Lockryd i Svenljunga kommun planeras för en batterifabrik. Planarbetet för området på 1 miljon kvadratmeter som ligger i direkt anslutning till RV 27 och Kust-kustbanan och beräknas ge ca 3 000 arbetstillfällen är påbörjat. Om det blir allvar av planerna kommer det innebära att åtgärder krävs på både Kust-kustbanan och RV 27 i form av mötesspår samt utbyggnad av 2+1-väg mellan Gislaved och Kilakorset.

Handläggare
Jonas Olsson

Vår beteckning
KS.2021/1390 1.6.3

Er beteckning
I2021/02884

Datum
2022-02-25

Infrastrukturinvesteringar – Järnväg

Baltic-Link Association ställer sig starkt kritiska till att den viktiga investeringen för hela Sydöstra Sverige, nämligen dubbelspår mellan Växjö-Alvesta saknas i förslaget till nationell plan 2022-2033. Bristen på dubbelspår gör att denna sträcka utgör en flaskhals för såväl persontrafiken som godstransporterna på järnväg. Det senare nämnda påverkas på så vis att utvecklandet av godstransporter på järnväg på Baltic-Link, till och från Karlskrona Baltic Port, försvåras avsevärt.

Angående nya stambanor så ställer sig Baltic-Link Association helt bakom SKR:s uppfattning om att en så viktig investering som nya stambanor behöver hanteras utanför den nationella transportplanen. När man stoppar in nya stambanor i den nationella planen skapar det en undanträngning av andra nödvändiga åtgärder i transportsystemet.

För Baltic-Link Association



Sandra Bizzozero
Ordförande
Kommunstyrelsens ordförande
Karlskrona



Gottlieb Granberg
Vice ordförande
Kommunstyrelsens Vice ordförande
Värnamo