

Till

Ystad 2022-02-28

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande från Företagarna Ystad över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Företagarna Ystad finns inte med på Trafikverkets sändlista, men vi är angelägna att lämna våra synpunkter. I vårt svar för vi breda diskussioner. Detta av den anledningen att frågorna hänger samman och påverkar varandra. Exempelvis påverkar stora investeringar i järnväg möjligheterna för oss att få nödvändiga investeringar i vägnätet gjorda för att förverkliga de förutsättningar till utveckling vi ser för sydöstra Skåne.

1. Sammanfattande kommentarer

Sydöstra Skåne har inte den infrastruktur som krävs för att ta vara på sina förutsättningar till utveckling. Det gäller både järnväg och vägar. Företagarna Ystad har låtit göra studier som visar på problem, men framför allt på de möjligheter en fungerande infrastruktur skulle skapa. Speciellt pekar vi på bristerna beträffande E65. De åtgärder som ska genomföras vid Börringe innebär bara marginella förbättringar för sydöstra Skåne.

Förslag:

Lägg mer vikt på att utveckla hela sydöstra regionen genom en mer utvecklad infrastruktur som skapar förutsättningar för näringsliv, kompetensutveckling, transporter, turism m.m.

E65 är av högsta prioritet och måste få 2+2-väg hela vägen till färjornas klaffar.

En ÅVS beträffande E 65 måste omgående göras.

Ystad Hamn är förbisedd i Trafikverkets förslag om nationell plan för transportinfrastrukturen. Ystad Hamn är sedan tidigare utpekad som både riksintresse och strategisk hamn. EU har dessutom klassificerat den som en Comprehensive Port. En studie som Företagarna Ystad låtit göra visar tydligt att hamnen, liksom övriga hamnar i södra Sverige, är av ett stort nationellt intresse. Hamnen är inte en lokal fråga. Staten har ett ansvar för att skapa förutsättningar att ta vara på de goda möjligheter som finns för utveckling av kontakter och affärer med övriga Europa utefter E65.

Förslag:

Ystad Hamn förs in som en viktig hamn tillsammans med hamnarna i Malmö och Trelleborg i den transportkorridor från norr till söder som Trafikverket beskriver.

Ystads hamn prioriteras upp som viktig för utvecklingen av transportmöjligheter till och från kontinenten.

Hur ser framtiden ut? De beslut som fattas nu är avsedda att fungera i en framtid som infaller om flera decennier. De måste därför baseras på så kvalificerade kunskaper som möjligt om hur behoven ser ut i framtiden. Att utgå från dagens behov kan omöjligt ge de förutsättningar vi behöver för en optimal utveckling av samhället.

Att bygga en infrastruktur i dag, som det inte kommer att finnas behov av i framtiden eller som snabbt blir underdimensionerad, är inte försvarbart.

Vi vill peka på den snabba teknikutvecklingen avseende förbränningsmotorer – bilar, flyg -, produktion och lagring av el, transporter av gods och människor. Hur kommer behoven och marknaden att se ut?

Förslag:

Ta fram nödvändiga framtidsstudier som visar hur samhället ser ut år 2040/50 och hur infrastrukturen ska utformas för att fungera bra i det samhället.

2. Bakgrund

Vi ser behov av mer kunskap om hur den tekniska utvecklingen har förändrat förutsättningarna för de beslut som fattas nu. Under rubrikerna nedan beträffande "Snabbtågsfrågan", "Miljöproblematiken", "Hamnens betydelse", "Järnväg Simrishamn-Ystad-Malmö", "E65", samt "Framtidsstudier" resonerar vi kring behovet av mer kunskap om det samhälle vi nu planerar för att skapa förutsättningar för utveckling.

Snabbtågsfrågan

Huvudargumentet för beslutet om snabbtåg är att minska flygets negativa miljöpåverkan. Denna grundar sig, som vi ser det, på en doktrin där flyget lyfts fram som ett av de avgörande miljöproblemen. Att framföra sakargument som nyanserar den bilden är svårt och politiskt helt inkorrekt. Men den snabba teknikutvecklingen vi ser nu pekar på att elflyg kanske kommer att göra snabbtågen överflödiga.

Enligt Internationella Klimatpanelen, IPCC, står flyget globalt för 2-3 % av de totala utsläppen av koldioxid. I Sverige svarade år 2017 inrikes- och utrikesflyget för 6,3 % av de totala utsläppen av koldioxid varav inrikesflyget utgjorde 1 %. För att sätta frågan i ett sammanhang vill vi peka på att vägtrafiken svarade för dryga 36 % av totalen. Detta enligt Transportstyrelsens hemsida.

Vi vill lyfta fram några argument som ger ett bredare perspektiv i miljödiskussionen kring snabbtågen.

Redan i dag har den tekniska utvecklingen av förbränningsmotorer kommit mycket långt avseende minskning av skadliga utsläpp. Bränslet är miljövänligare och förbrukningen av bränsle har minskat. Denna utveckling har bara börjat. Samtidigt har utvecklingen av elbilar, både småbilar och lastbilar, gjort mycket stora tekniska framsteg.

När planerade spårbyggen är klara beräknas bilismens andel av resandet ha minskat från 75 till 74 %. Samtidigt ökar tågens andel från 12 till 14 %. Planerade spårbyggen kommer således bara att påverka resandet och minska miljöpåverkan marginellt.

Vi kan tyvärr inte hitta någon omvärldsstudie av betydelse kring detta i förslaget till den nationella infrastrukturplanen. En sådan skulle förmodligen visa att investeringarna inte bidrar positivt i någon större omfattning. Det måste vara politiskt möjligt att ifrågasätta de prioriteringsbeslut som fattats. Konsekvensen av satsningar på underhåll av befintligt vägnät och på järnväg blir att det skapas väsentligt större positiva värden. Enligt förra generaldirektören för Trafikverket, Lena Erixon, är drygt hälften av föreslagna satsningar på järnväg olönsamma samtidigt som 28 av 30 vägprojekt skulle vara lönsamma. Vi utgår från att hon räknat rätt. Enligt statliga Trafikanalys står tågresandet bara för 12 % av totala resandet. Där ingår pendeltrafiken i storstadsområdena!

Med detta sagt vill vi betona att våra synpunkter inte speglar ett svagt intresse för miljöproblematiken. Tvärtom! Vi är dock frustrerade över att debatten begränsats och inte tillåtit vara allsidig. Som entreprenörer vet vi att det är nödvändigt att lyfta in alla aspekter innan man fattar beslut.

Vi har några funderingar och frågor kring snabbtågen.

- Avsikten är i första hand att de ska minska flyget = 2-3 % av utsläppen. Mycket skrik för lite ull!
- Hur ser den tekniska utvecklingen och problemen ut år 2040 – behövs banan då av miljöskäl?
- Hur ser efterfrågan ut 2040? Finns det någon marknadsplan framtagen? Vilka kommer att prioritera tåg framför miljövänligt flyg?
- Hur täta avgångar behövs för att möta marknadens behov? Hur täta avgångar krävs för att vara attraktivt för marknaden?
- Hur stor är marknaden för snabbtåg?
- Vad skulle en investering i vägnät och regionala tågförbindelser ge för effekter?
- Hur stora är de miljömässiga kostnaderna för att bygga järnväg, exempelvis markåtgång?

Bland annat de här frågorna bör belysas.

Miljöproblematiken

Vi ifrågasätter naturligtvis inte miljöproblemen på något sätt. Miljöfrågorna är helt centrala för vår framtid, men tyvärr upplever vi att beslut angående miljöfrågorna till alltför stor del fattas av ideologiska skäl och blir låsta av "sanningar" som inte får ifrågasättas i debatten. Konsekvenserna för befolkningen, men framför allt för näringslivet, finns det mycket liten förståelse för. Kanske även kunskap. Detta innebär bland annat att företagen, framför allt de små, inte törs planera långsiktigt och att de förutsättningar man planerat efter förändras med kort varsel. Relation mellan stora ekonomiska satsningar och den faktiska nyttan för miljön är viktig.

Exempelvis skulle större miljövinster, enligt många sakkunniga, göras genom att förbättra den infrastruktur som finns än att satsa så kraftfullt på stora kostsamma projekt. Den infrastruktur som

finns när alla medan de stora projekt som planeras når ett relativt fåtal. Vi ser tyvärr ingen diskussion om detta. Inom miljöpolitiken finns många tabun som förhindrar klokskap.

Vi saknar vitala delar i diskussionen kring elbilar. De kommer att minska utsläppen, vilket vi tycker är bra, men samtidigt talas det väldigt lite om problemen. Bland annat ser vi inget om problematiken med batterierna.

De behöver bland annat litium och kobolt, men motståndet är stort mot att det bryts här. Över 60 % av kobolten bryts i dag, ofta av barnarbetare under miserabla förhållanden, i Kongo-Kinshasa! Detta är helt oacceptabelt med de värderingar som normalt präglar våra handlingar.

Miljörelsen lokalt agerar ofta kraftfullt mot brytning av de rika tillgångar vi har i Sverige. Samma sak gäller destrueringen! Vi har inte hört talas om någon kommunpolitiker som slåss för att få anläggningar för destruering till sin kommun! En infrastrukturplan måste ha en helhetssyn på dessa frågor. Kommer biltrafiken att vara ett problem framöver? Talar den utvecklingen för eller emot utbyggnad av vägnätet?

Ystad Hamns betydelse

Företagarna Ystad har under lång tid lagt ner mycket arbete för att belysa vikten av en fungerande infrastruktur kring Ystad Hamn. Den akuta frågan för sydöstra Skåne är att minska både det fysiska och mentala avståndet mellan Öresundsregionen och Skåne sydost. Vi anser att prio ett i den frågan är att E 65 blir 2+2-väg för att ge en effektivare och säkrare utformning. Inte minst för Ystad Hamns utveckling.

Vi har låtit konsultföretaget Lunicor vid Lunds universitet ta fram fakta kring betydelsen av Ystad Hamn för övriga Sverige. Några sammanfattande resultat:

- 95 % av de lastbilar som passerar Ystad Hamn har annan slutdestination än Ystad med omland.
- 2040 kan Ystad Hamn generera värden om 5,4 miljarder SEK vilket är en fördubbling tack vare ökat handelsutbyte. Detta förutsätter bra landförbindelse = standardhöjning av E 65.
- Turismen är en stor tillväxtfaktor och av mycket stor betydelse inte minst för Skåne sydost. Hamnen/E65 är mycket viktig då turismen från Polen, Tyskland och Danmark ökar kraftigt.
- Ystad Hamn genererar redan i dag 2 400 arbetstillfällen direkt eller indirekt – fördubbling att vänta.
- Utformningen av E65 från Börringe till Ystad som en 2+1-väg är ett stort hinder för utvecklingen av Ystad Hamn.

Studien visar klart att Ystad Hamn är av riksintresse och inte bara ett lokalt intresse. I Trafikverkets förslag finns en transportkorridor från kusten i norra Sverige ner till hamnarna i syd. Där nämns inte Ystad Hamn vilket vi finner mycket anmärkningsvärt och helt förkastligt!

Jämför man Ystad Hamns betydelse ser siffrorna ut så här.

Antal personbilar/bussar	2:a av Sveriges hamnar
Antal passagerare	3:a
Antal anlop	5:a
Antal trailer/lastfordon	5:a

Hamnen har helt nyligen byggt ut för att möta framtidens behov av längre fartyg som också kräver större djupgående.

E 65 måste få europavägstandard hela vägen från Malmö till färjorna i Ystad Hamn. Både med tanke på utvecklingen av hamnen, "vardagstrafiken" som utgör 80 % av trafiken inne i Ystad, och för att möta de framtida utökade kontakterna med länderna utefter E65 ner mot Grekland.

Järnväg från Simrishamn via Ystad till Malmö

Järnvägen är viktig för sydöstra Skåne. I dag men också i framtiden. Inte minst för passagerartrafiken, men också för gods. I dag är inte trafiken tillräckligt tät och robust. Speciellt sträckan Ystad-Simrishamn. Här föreslår kommunerna i sydost, SÖSK-kommunerna, relevanta åtgärder i sitt remissvar.

E 65

I dag utgör E65 en stor propp i kommunikationerna mellan Sverige och kontinenten och förvärrar för näringslivet i sydost att rekrytera personal med rätt kompetens och skapar tveksamhet att investera för framtiden.

Betydelsen av E 65 har i viss mån avhandlats ovan under rubriken Ystad Hamn. Dock bör sägas att bara ca 20 % av trafiken är relaterad till hamnen. Genomfarten genom Ystad, Dragongatan och Dag Hammarskiölds väg, är enfilig och har inga som helst möjlighet att svälja trafiken under långa perioder. Sommartid är genomfarten helt blockerad av färjetrafiken, turisttrafiken och den interna stadstrafiken. De senaste 20 åren har trafiken i det närmaste fördubblats medan bara marginella kapacitetshöjande åtgärder gjorts. E65 är den viktigaste livsnerven mellan Skåne sydost och övriga Sverige. De åtgärder vid Börringe/Sturup som ska genomföras kommer att ha en mycket marginell effekt för vår del.

Trafiken beräknas fördubblas en gång till fram till 2040. Åtgärder där nuvarande 2+1-väg byggs ut till 2+2-väg är därför helt nödvändiga. Ca 5000 personer pendlar dagligen mellan sydöstra Skåne och Öresundsregionen. Ingen kan i dag vara säker på att vara framme en viss tid på grund av köbildning, olyckor, jordbruksmaskiner på vägen och liknande. Detta beroende på att den nuvarande utformningen inte har förmåga att svälja trafiken.

En åtgärdsvalsstudie, ÅVS, måste få högsta prioritet.

Vi har även här låtit Lunicor göra en studie. Vilka positiva effekter skulle det ha för Ystad och sydöstra Skåne med en effektivare och robust E 65:a? Några slutsatser:

- Om inte några hinder uppstår är reseavståndet Malmö – Ystad i dag ca 60 minuter vilket för väldigt många upplevs som för stort. En 2+2-väg skulle minska avståndet till ca 45 minuter och ge den säkerhet i tidsplaneringen som är avgörande för många.
- På en 40-årsperiod skulle samhällsvinsterna vara 5–7 miljarder.
- Samhället skulle spara kostnader om närmare 3 miljarder i materiella skador. Kostnaderna för trafikanterna kan antas vara betydligt större.
- Möjligheterna till ökat befolkningsunderlag skulle öka.

- Möjligheter för etableringar och utveckling av företagen skulle öka. Bland annat söker 24 % av företagen kompetens som inte finns här nu. Förbättrade pendlingsmöjligheter skulle göra det lättare att få kompetens till Skåne sydost.

Framtidsstudier

Innan beslut fattas om en strategi för infrastruktur för de närmaste decennierna måste det finnas en gemensam relevant bild, baserad på den kunskap som finns, av hur framtiden ser ut om 20/30/40 år. De beslut som fattas nu angående infrastrukturen ska möta framtidens behov och ge förutsättningarna för utveckling om flera decennier. Vi ser för mycket resonemang kring dagens problem och väldigt lite framtidsstudier i liggande förslag och efterlyser därför:

- Beträffande snabbtåg:

Utöver vad som redan sagts. Om man i första hand avser att snabbtågen ska minska inrikesflyget måste en studie göras om hur den tekniska utvecklingen kommer att minska utsläppen från flyget om 20/30/40 år. Snabbtågen kanske inte behövs av miljöskäl! Runt om i världen pågår projekt som kommit att skapa nät av flygförbindelser med El-flyg. Se exempelvis www.kvarkenradet.se om vad som pågår i den frågan i Norra Sverige, Finland och Norge. Inom en relativ kort framtid sker en stor del av inrikesflyget med elflyg.

- Beträffande elförsörjning:

Tillgång till el kommer i framtiden bli en allt viktigare förutsättning för hela samhället. Just nu ser det ut som att det inte finns några lösningar på problemet inom en överblickbar framtid. Mycket av diskussionen baseras på den teknik som finns nu. Den politiska diskussionen måste befria sig från tabun som låst forskningen och diskussionen under femtio år. Hur ser utvecklingen och därmed behoven ut om 20/30/40 år, och hur ska elen produceras för att möta dem? Hur ser den tekniska utvecklingen ut?

- Beträffande sjöfart

Nästan 90 % av godset i den internationella handeln transporteras i dag med fartyg. Därför är sjöfarten oerhört viktig för att vårt samhälle ska fungera. Sjöfarten är det transportslag som släpper ut minst koldioxid per kilometer om man räknar utifrån mängden gods som transporteras. Det betyder att det i ett hållbarhetsperspektiv är attraktivt att föra över godstransporter från konventionell vägtransport till sjöfart. Det finns politiska mål för detta. Men i framtiden måste sjöfarten kunna erbjuda helt utsläppsfria transporter, både för gods och passagerare. I dag försvåras omställningen till grön sjöfart av bristande tillgång till el och andra alternativa drivmedel, bristande infrastruktur för bunkring i hamnar, samt tekniska och finansiella utmaningar. Staten måste säkra tillgången till hållbara drivmedel, utveckla den nödvändiga infrastrukturen, skapa förutsägbara och konkurrensneutrala regler och stödja de rederier och hamnar som tar ett stort ansvar i den här frågan.

- Beträffande godstransporter

I dag sker 51 % av de svenska godstransporterna, i procent av tonkilometer, på landsväg. Hur stor del av detta som är lokala varutransporter, och transporter med mål som inte kan nås med järnväg, har vi inte hittat några uppgifter om. Transporter som inte kan ske på järnväg uppgår sannolikt till

avsevärt mer än hälften av totalen. Den transportmängd som är relevant i diskussionen om järnväg är bara den som kan ske på järnväg, alltså en mindre del av transportbehovet.

- Beträffande turism, tåg/bil/cykel

Den inhemska turismen expanderar kraftigt. Inte minst märks det i Skåne sydost. I alla avseenden är infrastrukturen i vår region helt otillräcklig. Inte bara under högsäsong. Generellt vill turister röra sig fritt utan att behöva anpassa sig efter tidtabeller. Det ingår i själva turistandets idé. Av det skälet vill man kunna ta sig till sina mål med i huvudsak bil.

Cykelturismen ökar också, men den rör sig i Skåne sydost på smala hårt trafikerade vägar där riskerna är stora.

Vi ser hanteringen av cykelvägen mellan Hammar och Simrishamn närmast som ett skräckexempel på en alltför fyrkantig planering av Trafikverket. Man tar inte vara på de möjligheter som finns i redan existerande mindre vägar. Utgångspunkten i planeringen av cykelvägar, huvudsakligen för turism, måste vara att de ska dras för att ge största möjliga positiva upplevelse. Raka streck ger sällan positiva upplevelser. Cykelturism utgår inte från att ta sig från A till B så effektivt som möjligt utan att få upplevelser i behagligt tempo.

Samma härdsmläta ser vi varje år efter vår skånska sydöstra kust där bristen på parkeringsplatser bokstavligen skapar rent livsfarliga situationer. Oavsett var ansvaret ligger så måste den politiska ledningen se till att de som berörs löser problemet. Verkligheten ger inga alternativ. Att förbjuda parkering, och därmed förhindra besök på enligt bedömare Sveriges bästa badstränder, är det sämsta alternativet och ett genant misslyckande.

Som entreprenörer ser vi på detta med stor frustration.

- Beträffande utvecklingen i länderna längs E65

Efter att Östeuropa öppnat upp sina gränser har omkring 65 miljoner människor efter E 65:ans dragnings "befriats" politiskt och ekonomiskt. Därmed har man fått helt andra förutsättningar att skapa affärer och en starkare ekonomi. Detta syns inte minst i stora satsningar på infrastrukturen. Bara i vår omedelbara närhet finns nära fyrtio miljoner polska medborgare som alla har fått, och fortsätter att få, det oerhört mycket bättre ekonomiskt. Vi ser ingen belysning av hur denna utveckling kommer att påverka oss i Trafikverkets förslag. Bland annat belyses inte de stora möjligheter till ekonomisk utveckling detta kan ge oss. Ett utökat, och önskvärt, handelssamarbete kommer att ställa stora krav på infrastrukturen även i Sverige.

Företagarna Ystad

Lars Larsson

Percy Gustavsson

Bo Johnson

Ordförande