

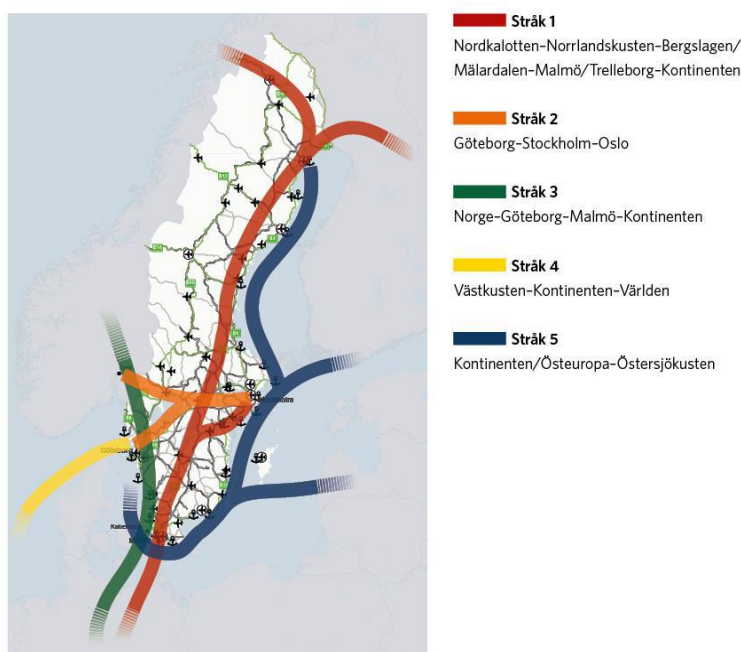
Till
Regeringskansliet

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Synpunkter

Karlskronas och Sydöstra Sveriges roll och del i planen

Karlskrona kommun har länge försökt få Trafikverket och Regeringen att ändra status på infrastrukturen till och från Karlskrona Baltic Port, (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.



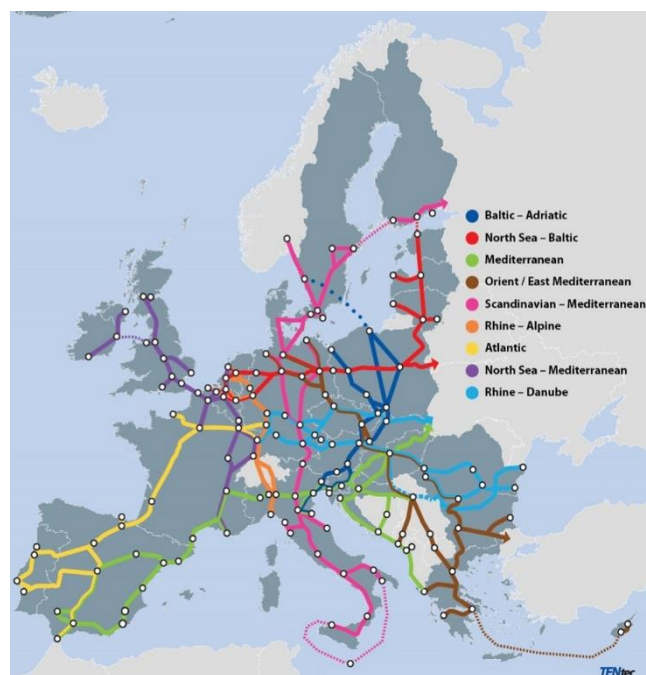
Figur 1: Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för nationella och internationella godstransporter.
källa: Förslag till nationell plan 2022-2033

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.

Karlskrona kommun, med stöd från övriga medlemmar inom 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.



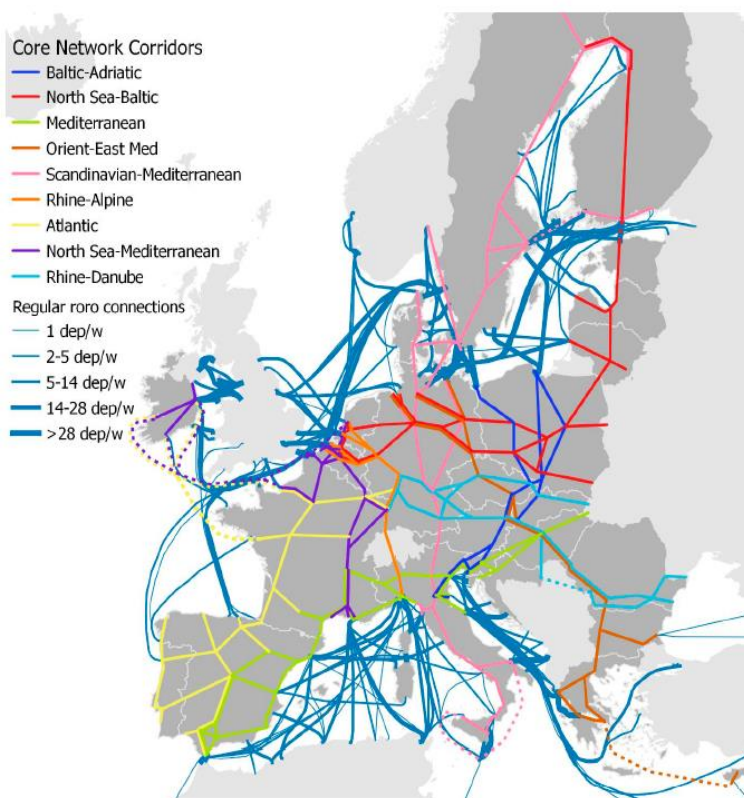
Figur 2: TEN-T Core Network
Källa: European Commission



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

Att hamnarna i Blekinge inte prioriteras av regeringen är för Karlskrona kommun 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 Blekinges hamnar är unika på europeisk nivå i det avseendet att man inte har en direkt anslutning till TEN-T Core Network. Karlskrona kommun ställer sig därför frågan varför Karlskrona Baltic Port, med godsflöden som ökat med 10 % årligen i snitt sedan Stena Line började trafikera linjen, särbehandlas på detta sätt och uppmanar Sveriges regering att åtgärda den länk som saknas i sydöstra Sverige.

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



Note: Core Network Corridors preliminary; ro-ro shipping routes exclude regular car carriers
Source: ISL, 2021

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

Källa: European Commission

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, 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 Karlskrona kommun 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 Karlskrona kommun 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

Karlskrona kommun 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. E22 är också den största och viktigaste vägen för Blekinge vad gäller persontransporter då den binder samman fyra av fem kommunhuvudorter i Blekinge. Vägen är också avgörande för Blekinges koppling till Kalmar och vidare mot Stockholm samt för att binda samman Blekinge med Skåne.

Karlskrona kommun ser positivt fram emot byggnationen av E22, delen Lösen-Jämjö och att entreprenör nu är antagen. Denna investering kommer vara positiv både för trafiksäkerheten och för Jämjö samhälle, då den tunga trafiken kommer ledas utanför samhället istället för rakt igenom som det är idag.

Infrastrukturinvesteringar – Järnväg

Karlskrona kommun ser kritiskt på att investeringen i form av mötesspår och hastighetshöjningar på Blekinge kustbana skjuts fram i tid i planen. Mötesspåret väster om Ronneby är en av flera avgörande åtgärder för att öka robustheten och lindra effekterna

av trafikstörningar som är mycket viktigt för tillförlitligheten i tågtrafiken. Mötesspår bör om möjligt placeras på ett sådant sätt att de möjliggör ett framtida stationsområde i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport.

Vi vill också från Karlskrona kommun se att objektet ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn lyfts in i planen och där Region Blekinge i förslaget till Länstransportplan 2022-2033 avsatt 50 mkr för samfinansiering. Detta objekt och investering skulle vara ett viktigt steg mot målet om en framtida restid på två timmar mellan Karlskrona-Malmö på Blekinge Kustbana.

Oroväckande nog ser vi också 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. För persontrafiken så är sträckan av stor viktig för Karlskrona kommun då möjligheten att komma snabbt ut på stambanan påverkar både resandet ut från Karlskrona och resor från stora delar av Sverige till Karlskrona.

Som en del i allt detta ligger även utbyggnaden av nya stambanor för höghastighet, vilket kommer leda till regionförstoring, ökad möjlighet till kompetensförsörjning, arbetspendling och omställning av fossila transporter till fossilbränslefria. Vår bestämda uppfattning är dock 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 detta sammanhang delar vi även och ställer oss 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.

Sam- och medfinansiering

För många av åtgärderna i nationell plan, såväl nya som gamla, krävs samfinansiering mellan Länsplanerna och nationell plan. För Blekinges del är det endast järnvägsobjekt där Trafikverket krävt samfinansiering från Länsplanen, trots att objektet omfattas av den nationella planen. Det saknas en tydlig beskrivning av vad som gäller vid sam- och medfinansiering, vilka krav som ställs och vilka nivåer samfinansieringen ska ligga på. Vår uppfattning är att ju större andel ett objekt är samfinansierat, desto större möjlighet finns det att få med objektet i nationell plan. För ett litet län som Blekinge med en begränsad ekonomisk tilldelning i Länsplanen, blir detta problematiskt. Vår möjlighet till samfinansiering är således lägre och vår uppfattning är att det är svårare för oss att få igenom åtgärder i den nationella planen.