

Region Blekinge

2022-02-25

Ert ärendenr: I2021/02884

Vårt ärendenr: 2021/02490

Till Infrastrukturdepartementet

Remissvar: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Regionstyrelsen har vid sitt sammanträde den 15 februari 2022 § 34 behandlat remissvar gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Protokollsutdrag bifogas. Beslutade ändringar är gjorda i remissvaret.

Regionstyrelsen beslutar

1. Att på sidan 4 första stycket sista meningen ändra till ”Region Blekinge anser därför att åtgärden bör läggas in i planen”,
2. Att med ovan ändring godkänna remissyttrande - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

Region Blekinge

På regionstyrelsens vägnar:

Lennarth Förberg (M)
Regionstyrelsens ordförande

Peter Lilja
Regiondirektör

Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033

Bakgrund

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. Förslaget är omfattande, drygt 900 sidor, och består av ett huvuddokument och åtta underlagsrapporter.

Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar; (ökning med 40 miljarder kronor)
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar; (ökning med 33 miljarder kronor)
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. (ökning med 103,5 miljarder kronor) Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Åtgärder i Blekinge viktiga för Sverige

Infrastrukturen i Blekinge är grunden för mobiliteten i länet och länets närhet till grannregioner, målpunkter i övriga Sverige och kontinenten. Möjligheterna att pendla till studier och arbete är avgörande vid företagsetableringar och därmed även för valet att flytta till Blekinge. Bra väg- och järnvägsförbindelser minskar även behovet av att flytta från länet som kan erbjuda svårslagna boendemiljöer. Dagens tre arbetsmarknadsregioner är för mycket i ett litet län som Blekinge. En uppdaterad infrastruktur med borttagna flaskhalsar på E22 och en modern järnväg gör Blekinge till en arbetsmarknadsregion vilket är avgörande för länets utveckling. Blekinge är ett allt viktigare transitlän för övriga Sverige där hamnarnas betydelse ökar i takt med handeln med östra Europa och Asien.

Satsningarna på nya stambanor och Fehmarn bält innebär nya möjligheter för omställningen till ett hållbart resande men då måste anslutningarna från Sydöstra Sverige lyftas till samma nivå som andra regioner i Sverige. Blekinge Kustbana är en av Sveriges krokigaste järnvägar i ett av landets mest tätbefolkade områden utanför storstäderna. Satsningar på infrastrukturen i Blekinge ger nytta för näringslivet i hela södra Sverige och ger avgörande underlag till de nya stambanorna. Ronneby Airport mitt i länet har under flera år varit och är den flygplats i Sydöstra delen av Sverige som har flest resenärer inrikes varför infrastruktur som skapar bra tillgänglighet är viktig.

Flygplatsens upptagningsområde på hemmamarknaden är främst Blekinge. Passagerarströmmar kommer också från området Bromölla-Kristianstad och gränsen i Småland i en sträckning upp till Torsås över till Tingsryd och ner mot Ronneby Flygplats.

Region Blekinges synpunkter

Som länsplaneupprättare är Region Blekinge remissinstans och ges således möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets planförslag. Svaret är i linje med det svar som Regionsamverkan Sydsverige tagit fram och följer det svar som Region Blekinge lämnade på Trafikverkets inriktningsunderlag som presenterades 2020.

Förskjutningar och kostnadsökningar av objekt i gällande nationell plan

Planen är tydlig med att många av de befintliga objekt som finns med i nationell plan 2018-2029 ligger över kant, de är med andra ord inte fullt finansierade i den befintliga planen och gör således anspråk på stora medel även i den nya planen. En alltmer omfattande kostnadsökning i infrastrukturprojekt, såväl stora som små, är ytterligare en faktor till att utrymmet för nyinvesteringar är begränsat. Regionsamverkan Sydsverige har under den nya planomgången enats om ett antal viktiga nyinvesteringar i den sydsvenska infrastrukturen som presenteras i dokumentet *Sydsvenska Prioriteringar* från 2021. Av de fjorton listade åtgärderna återfinns endast en i Trafikverkets planförslag, mötesstation Knäred på Markarydsbanan. Blekinges enda nya objekt, ny järnväg mellan Sölvesborg-Karlshamn på Blekinge Kustbana, finns således inte med.

Detsamma gäller för andra för Blekinge viktiga infrastruktursatsningar.

Såväl Regeringen som Trafikverket har varit tydliga med att gällande plan ska genomföras och det är också en av utgångspunkterna i Trafikverkets planförslag. För Blekinges del innebär detta tre viktiga namngivna åtgärder på såväl väg som järnväg; Sydostlänken, E22 Ronneby Ö-Nättraby och kapacitetsåtgärder inkl. mötesspår på Blekinge kustbana. Vad som framgår av Trafikverkets planförslag är dock att alla tre av dessa åtgärder kommer att skjutas fram i tiden, något som Region Blekinge ställer sig ytterst kritiska till. Det är således av allra högsta vikt att nuvarande plan fullföljs enligt de tidplaner som tidigare adresserats. Förskjutningar i tidplan är dock inget nytt fenomen, objekten har även i tidigare planer förskjutits i tid. Region Blekinge anser att vi måste få en mer hållbar planerings- och genomförandeprocess för att skapa förtroende för utvecklingen av infrastrukturen på både nationell och regional nivå. Detta är grundläggande för både Blekinges och Sveriges tillväxt.

Sydostlänken

För att få en bättre funktionalitet i det nationella transportsystemet på järnvägen som kopplar samman mellersta och södra Sverige och öppnar upp nya transportvägar för svensk basindustri behövs Sydostlänken. För att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina krävs förbättrad infrastruktur. Genom att rusta upp och förlänga Sydostlänken skapas en ny och kostnadseffektiv systemlösning för godstransporter på järnväg i sydostlig riktning.

Det ger effektivare möjligheter till internationella och regionala transporter i samverkan mellan tåg och fartyg. Behovet av vägtransporter minskar och Södra stambanan, Skånebanan och Malmö rangelbangård får ökad kapacitet. För bästa effekt krävs att infrastrukturen och tillgängligheten till och från hamnarna i Karlshamn och Sölvesborg utvecklas. En utbyggnad av Sydostlänken ger dessutom nya förutsättningar för persontrafik mellan Södra stambanan/Älmhult och Blekinge. För en hållbar regional utveckling och för att underlätta överflyttningen av vägtransporter till järnvägstransporter är Sydostlänken avgörande för Blekinge och Sydsverige. Detta blir extra tydligt då den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält står klar och godsvolymerna över järnväg bedöms öka kraftigt. I Trafikverkets planförslag har påbörjandet av Sydostlänken flyttats fram i tiden och ska enligt förslaget inte påbörjas förrän någon gång i slutet av planperioden, 2028–

2033. Det är av högsta vikt att byggstarten sker så fort som möjligt och inte senare än nuvarande tidplan, 2027–2028. **Att Sydostlänken fullföljs enligt gällande tidsplan är den enskilt viktigaste satsningen för Blekinge i nationell plan. Utan Sydostlänken riskerar länets största privata arbetsgivare Volvo att inte uppnå sina miljömål och därmed riskeras i värsta fall 10.000 arbetstillfällen i storregionen inräknat underleverantörer!**

E22 Ronneby Ö-Nättraby, motorvägsutbyggnad

E22 är den största och enskilt viktigaste vägen genom Blekinge och binder samman fyra av fem kommunhuvudorter i länet. Det är också den väg som binder samman Blekinge med Skåne och Öresundsregionen i väst och mot Kalmar och vidare norrut mot Östergötland/Stockholm i öst. Sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och Nättraby har varierande standard med ett trafikflöde nära kapacitetstaket. Åtgärden har varit aktuell under en längre period och planerad byggstart är tänkt till 2026 med beräknat färdigställande 2029. Enligt Trafikverkets planförslag förskjuts byggstarten till slutet av planperioden, 2028-2033. En försenad byggstart sätter stor press på den redan överbelastade vägen och **Region Blekinge ställer sig starkt kritiska till en senareläggning av objektet och framhåller vikten av att vägen byggs ut enligt nu gällande tidplan.**

Kapacitetsåtgärder inklusive mötesspår på Blekinge Kustbana

Blekinge Kustbana och Öresundstågstrafiken mellan Köpenhamn och Karlskrona är pulsådern i Blekinges kollektivtrafiksystem. Antalet resenärer är idag 10 ggr större än för 30 år sedan. Under senare år har ökningen avtagit i takt med att trafikstörningar har ökat. 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. Mötesspåret bör därtill placeras på ett sådant sätt att de möjliggör ett framtida stationsområde i närheten av strategiskt viktiga Ronneby Airport. **Region Blekinge ställer sig starkt kritiska till en senareläggning av objektet som riskerar att minska förtroendet för tågtrafiken.**

Nya stambanor

Vi anser att det är uppenbart att nya stambanor i sin helhet måste lyftas ut från planen och den ordinarie anslagsfinansieringen. Detta ger utrymme för såväl medel för vidmakthållande som för att genomföra åtgärder som redan har kommit så långt att de ligger i byggstartsplaneringen. Även ett megaprojekt i sig som nya stambanor skulle rimligen vinna på att drivas och genomföras i särskild ordning, jämför Öresundsbrokonsortiet. Från Sydsveriges sex regioner via Regionsamverkan Sydsverige har vi framfört att utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför ramarna för den nationella planen. Regionsamverkan Sydsverige har vidare framfört, såväl inför gällande plan som nu, att nya stambanor måste planeras samordnat med anslutande banor och regional trafik. Satsningar på anslutande banor kan inte vänta utan bör ske parallellt för att skapa störst samhällsekonomisk nytta av de stora investeringarna. Ska detta vara möjligt måste en ny nationell plan ge utrymme för både järnvägsprojekt som ligger i gällande plan och nyinvesteringar.

Ny järnväg mellan Karlshamn-Sölvesborg

Blekinge och Skåne har ett mål om två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö sedan ett antal år som också prioriteras av RSS. Nu händer mycket väster om Hässleholm och Skåne vill även förbättra sträckan Hässleholm – Kristianstad. Då återstår sträckan inom Blekinge där en av landets krokigaste järnvägar idag trafikförsörjer en av Sveriges mest tätbefolkade regioner.

Trafikverket har beskrivit restiden på sträckan som en brist vilket har lett fram till en överenskommelse om att börja modernisera Blekinge Kustbana genom att bygga en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn. Detta är också en viktig åtgärd för att säkerställa att den utökade godstrafiken på nuvarande Blekinge Kustbana genom Sydostlänkens anslutning inte riskerar att störas av och ytterligare belasta den redan ansträngda persontrafiken. Genom att behålla den befintliga sträckningen på Blekinge Kustbana när den nya järnvägen byggs ges framtida möjligheter till två parallella tågssystem genom Blekinge, på så sätt kan vi få en bana med färre stopp och kortare restider och en bana med bättre tillgänglighet genom fler stopp samt ökad kapacitet för gods. **Region Blekinge anser därför att åtgärden bör läggas in i planen.**

Hamnar, TEN-T och ett utvecklat näringsliv

Med utgångspunkt från hamnarnas betydelse för svensk export och import anser vi att det bör finnas ökade möjligheter från staten att främja intermodalitet mellan sjöfart och järnväg. Flertalet hamnar av betydelse ligger i eller nära stadsmiljöer där kommunen är väghållare och ägare av järnvägen. Det är rimligt att staten tar ett medansvar för att utveckla infrastrukturen i sådana lägen, i synnerhet där stråket som helhet är eller kan ses som en del ingående i TEN-T nätet. I Blekinge finns det tre hamnar, i Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg. Karlshamns hamn och Karlskrona hamn/Baltic port är delar i TEN-T:s övergripande nätverk. Via Motorvägar till sjöss kopplade till hamnarna i Litauen och Polen är sjötransporterna en del i det prioriterade stomnätet. I nätverket utgör hamnarna lösa ändar då det saknas koppling till Scan Med korridoren i Sverige.

Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och förlänga Baltic Adriatic korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg. De båda TEN-hamnarna och Sölvesborgs hamn är av stor betydelse för svensk export och import. Godsvolymer över kaj via hamnarna i Blekinge har ökat med cirka 50 procent från 2000 till 2020. Beskrivningen av de blekingska hamnarna är i planförslaget väldigt blygsam, det bör tydliggöras vilken nationell nytta Blekinges hamnar tillför. Blekinge är ett viktigt nationellt transitlän där en ytterst liten del av det totala godset som passerar länet har slutdestination i Blekinge. 94 procent av godset genom Karlshamns hamn har start- eller målpunkt utanför Blekinge, motsvarande siffra för Karlskrona hamn är 97 procent.

Prioriterade åtgärder utanför Blekinge

Blekinge är beroende av infrastrukturåtgärder i våra grannlän för bra förbindelser med stora målpunkter som Malmö/Köpenhamn, Göteborg och Stockholm. Region Skånes prioritering att bygga dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och Region Kronobergs motsvarande åtgärd mellan Alvesta och Växjö är båda nödvändiga för Blekinges kommunikationer med omvärlden. Den utökade kapaciteten är mycket viktig för att tågtrafiken ska ha den spårkapacitet som behövs för att vara ett robust och attraktivt alternativ till bil och flyg. Därutöver är också E22 genomfart Mönsterås och stationsombyggnad Emmaboda på Kust-till Kustbanan viktiga åtgärder i våra grannlän.

Ökade ramar till Länsplanerna

Vi vill framhålla den samverkan som finns i planeringssammanhang mellan regionen och kommunerna. Genom åtgärder i länstransportplanen genomförs tillsammans med kommunerna cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder med mera. Därutöver driver regionen kollektivtrafiken i samråd med kommunerna.

Vi anser därför att den regionala nivån bör få större inflytande över den statliga planeringen. Länstransportplanens anslag måste utökas och Stadsmiljöbidragen kan med fördel läggas till länsplanen, allra minst inbegripa regionen som part i den dialog som nu enbart förs mellan berörd kommun och Trafikverket.

Anslagen till länsplanerna har varit mer eller mindre oförändrade under en längre tid parallellt med att anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. Samtidigt finns det omfattande brister och behov i de regionala vägnäten, som finansieras i länsplanerna, som behöver åtgärdas för att kunna nå de transportpolitiska målen. Vi efterfrågar också en högre transparens i hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länsplaner.

Fördelning av medel

Regionerna efterlyser mer transparens och inflytande över hur medel fördelas i den nationella planen. Vi vill visa på behovet av att medelsfördelningen i landet som nu utgår från befolkningsprognoser i SCB och annan statistik i större utsträckning måste fördelas för att bidra till att arbetsmarknader kan förstoras. Infrastrukturinvesteringar är avgörande för en regions utveckling. Investeringsnivåerna i de senaste tre nationella planerna för Kronoberg, Kalmar och Blekinge län har legat på låga nivåer jämfört med riksgenomsnittet.

Utvecklingen i Blekinge har ändå varit positiv från 5000 kr per invånare i förra planen till knappt 15 000 kr per invånare i gällande plan, att jämföra med riksgenomsnittet 20 000 kr per invånare respektive knappt 24 000 kr per invånare. De satsningarna i nationell plan i Blekinge bidrar till att en arbetsmarknadsförstoring är möjlig och med en tilldelning i kommande plan som minst når upp till riksgenomsnittet kan en nödvändig arbetsmarknadsförstoring på sikt uppnås. Detta förutsätter att satsningarna i nuvarande plan faktiskt genomförs som planerat. Det finns exempel på andra regioner som får betydligt större medel till infrastrukturåtgärder och som på grund av det, tillsammans med andra faktorer, haft en avsevärt mycket snabbare befolkningstillväxt och regional tillväxt än Blekinge

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. Region Blekinge saknar en tydligare 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.

Sammanfattning

Region Blekinge har korta avstånd till Öresundsområdet och till Södra stambanan. Idag begränsas våra möjligheter att utnyttja det på grund av brister i väg- och järnvägssystemet. I befintlig plan finns viktiga åtgärder som senareläggs genom det nya planförslaget och förslag till nya åtgärder får inte plats. Sammantaget försämrar det Blekinges möjlighet till utveckling. Här följer en sammanfattning av våra synpunkter på förslag till nationell plan för transportsystemet 2022 – 2033.

- Det är av yttersta vikt att tidigare beslutade objekt d.v.s. Sydostlänken, E22 Ronneby Ö-Nättraby och kapacitetsåtgärder inkl. mötesspår på Blekinge kustbana inte senareläggs. Sydostlänken är här den enskilt viktigaste åtgärden.
- Vi saknar den viktiga åtgärden att påbörja moderniseringen av Blekinge Kustbana genom en ny järnvägssträcka mellan Sölvesborg och Karlshamn. En attraktivare Blekinge Kustbana är viktig för att minska klimatbelastningen från transportsystemet.
- Hamnarna i Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg är viktiga för Sveriges näringsliv och ett tydligt nationellt ansvarsområde. Blekinge saknar insatser i planen för att förbättra intermodaliteten mellan sjöfart och järnväg.
- Blekinge är också beroende av åtgärder utanför länet för att främja den regionala utvecklingen genom bra kommunikationer med omvärlden. Här saknar vi dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad och motsvarande åtgärd mellan Alvesta och Växjö. Därutöver är också E22 genomfart Mönsterås och stationsombyggnad Emmaboda på Kust-till Kustbanan viktiga åtgärder i våra grannlän.
- Region Blekinge är i enlighet med övriga län i RSS-samarbetet kritiska till flera finansiella val. Nya stambanor är viktiga för Sydsverige och bör då finansieras utanför nationell plan för att inte konkurrera ut åtgärder som främjar attraktiva anslutningsresor till de nya snabbtågen. Ordningen med en ökande andel samfinansiering från regional plan minskar utrymmet för viktiga satsningar på tryggare länsvägar och miljösamt cykelinfrastruktur. Länsplanerna har inte heller fått den ekonomiska uppräknings som motsvarar kostnadsutvecklingen.