

Remissvar från Sydostlänkenintressenterna på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 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.

Sydostlänkenintressenterna är en regionöverskridande intressentgrupp bestående av representanter från regioner, kommuner och det privata näringslivet. Gruppen bildades för att förverkliga och påskynda arbetet med Sydostlänken. Tillsammans arbetar vi för att järnvägen mellan Olofström och Älmhult ska rustas upp och elektrifieras och för att den felande länken till Blekinge Kustbana byggs ut. Dels moderniserar man den nuvarande järnvägen som är livsavgörande för Volvo Cars globala produktion, dels uppstår en helt ny transportkedja i järnvägssystemet genom kopplingen till Blekinge kustbana. Detta ger svensk industri och företag i vår region och vidare i Sverige en systemlösning för godstransporter i sydostlig riktning för internationell handel som inte funnits tidigare. Sydostlänken kan också möjliggöra persontrafik för en ökad arbetsmarknad i mötet mellan tre regioner.

Synpunkter

Över tid har sydöstra Sverige inte fått del av nödvändiga infrastruktursatsningar vilket påverkat storregionens utveckling negativt. Även om Sydostlänken kan ses som en satsning som pekar på motsatsen visar ändå statistik över utfallet under en längre period på en betydligt lägre investeringsvolym i vår del av Sverige vilket bör uppmärksammas.

Trafikverket har varit tydliga med att befintlig plan ska fullföljas, något som också återspeglas i det planförslag som presenterats för 2022–2033. Samtidigt visar den nya planen att många av de nödvändiga infrastruktursatsningarna i befintlig plan, Sydostlänken inkluderat, drar ut på tiden och förskjuts. **Sydostlänkenintressenterna ställer sig mycket kritiska till detta, en senareläggning av projektet är inte acceptabelt då det skulle innebära mycket negativa effekter för näringslivet i regionen och för den regionala utvecklingen.**

Vi har tidigare argumenterat för varför Sydostlänken behövs och vilka positiva effekter det får för hela Sydsverige, men det tåls att trycka på det igen. En satsning på Sydostlänken kommer att ge följande viktiga effekter som ökar möjligheten att skapa nya jobb och en ökad tillväxt i sydöstra Sverige:

- Sydostlänken kommer att underlätta importen och exporten i och med den snabbaste transportmöjligheten till den växande marknaden i östra Europa och Asien och utnyttja samverkan mellan järnväg och sjöfart. Detta innebär också klimatsmarta och kostnadseffektiva transporter som ökar regionens och företagens konkurrenskraft. Idag tar en sjötransport från Sverige till Kina 6–8 veckor. Med Sydostlänken tar motsvarande transport 2 veckor. En avgörande konkurrensfördel för Sveriges näringsliv.
- Sydostlänken innebär en växande arbetsmarknad i sydöstra Sverige genom ökad persontrafik på järnväg och en halverad restid jämfört med dagens kollektivtrafik.

Det kommer att öka människors möjlighet att pendla mellan bostad och arbete, vilket också innebär större möjlighet för företagen att anställa kompetent personal.

- Den mycket hårt belastade Södra stambanan söder om Älmhult kommer att avlastas med ca 20 godståg per dygn genom att utnyttja Sydostlänken. Detta innebär en avlastning på Stambanans södra del vilket kommer att vara till nytta för såväl persontågstrafik som godstågstrafik på en nationell nivå. Utbyggnaden av Sydostlänken innebär också att godståg från Älmhult inte behöver ledas söderut via Hässleholm till Karlshamns hamn på hårt belastade banor, utan kan gå direkt österut, mellan Älmhult - Olofström - Karlshamns Hamn.

För kommunerna längs Sydostlänken ger satsningen betydande utvecklingsmöjligheter, kopplat både till gods- och persontransporter. Den avlastningseffekt av Södra stambanan som skapas genom byggandet av Sydostlänken ska inte förringas. Enligt Trafikverkets egna prognossiffror är belastningsgraden på Södra stambanan idag mycket hög. Genom att Sydostlänken byggs enligt gällande tidplan skapas bättre förutsättningar för en fungerande tågtrafik längs Södra stambanan. En senareläggning av åtgärden skulle innebära att den befintliga problematiken kvarstår under en längre tid.

För Volvo Cars som är den största privata arbetsgivaren i Blekinge har Sydostlänken tidigare handlat mycket om redundans i tågsystemet för deras godstransporter då känsligheten för stopp i nuvarande transportväg varit hög. I och med företagets ambitiösa klimatmål har fokus skiftats och hållbarhet är nu den viktigaste faktorn. Att Sydostlänken färdigställs enligt nu gällande tidplan är därför inte längre ett önskemål, det är en förutsättning för att trygga Olofströmsfabrikens framtid. En senareläggning skulle äventyra fabriken och riskera tusentals jobb i storregionen. Det är därför mer än önskvärt att regeringen ger i uppdrag åt Trafikverket att undersöka möjligheten för ett färdigställande som accelererar nuvarande plan och då med säker marginal befinner sig på rätt sida om 2030.

Ytterligare en aktör som påverkas vid en försening av Sydostlänken är Karlshamns hamn med kunder. Stora investeringar är gjorda för att möta fortsatt volymuppgång:

- DFDS Seaways investerade 2.5 miljarder i 2 nya färjor som kraftigt ökar kapaciteten. De har nu gått i trafik.
- Karlshamns Hamn investerar med EU bidrag närmare 300 mkr i nya kajer och utbyggd infrastruktur för att klara volymökningar genom den utökade färjetrafiken. Hamnen är därmed också beredda på att kunna ta hand om ytterligare färjelinjer om detta skulle bli aktuellt, vilket ligger i ambitionen för fortsatt tillväxt.

Sydostlänken har varit ett aktuellt projekt under en längre period och diskuterats flitigt genom åren. Byggstarten har redan förskjutits ett antal gånger. Först lovades en byggstart 2022, sen sköts det upp till 2024 för att efter det förskjutas ytterligare en gång till 2027. Nu befinner vi oss i en liknande situation där Trafikverkets planförslag innebär ytterligare en förskjutning. Allt det jobb som lades ner under 2013–2014 blev gjort i och med tidigare förskjutningar. Vi ser en risk i att samma sak upprepas med de utredningar och studier som gjorts i Sydostlänkenprojektet de senaste åren. Förskjuts byggstarten ytterligare finns risken att även detta jobb blir utdaterad och behöver göras om igen vilket är ett slöseri med såväl tid som pengar.

Sydostlänken behövs nu. Berörda aktörer i området har planerat sina verksamheter efter att Sydostlänken byggs enligt nu gällande tidplan. Detta gäller såväl kommuner som det privata näringslivet. Det kan inte nog understrykas vilka negativa konsekvenser en försening innebär. Sydostlänkenintressenterna förutsätter därför att regeringen justerar Trafikverkets förslag till nationell plan och ser till att byggandet av Sydostlänken påbörjas senast 2027.

Elin Petersson, ordförande Sydostlänkenintressenterna och ordförande regionala utvecklingsnämnden Region Blekinge



Sydostlänkenintressenterna



V O L V O