

Handläggare
Jonas Olsson

Vår beteckning
KS.2009.821.530

Er beteckning
N2017/05430/TIF

Datum
2017 12 13

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029"

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv.

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.

Baltic-Link Associations synpunkter

Trafikverket konstaterar att resor och transporter ökar i framtidens transportsystem. Man skriver att "Det inrikes godstransportarbetet förväntas enligt basprognosen öka med 73 procent från 2012 till 2040. Ökningen räknat i procent är ungefär densamma för de olika trafikslagen, men i absoluta tal ökar transporterna på väg och med sjöfart betydligt mer än järnvägstransporterna." I planen signalerar man även, vad gäller framförallt vägtransporter, för ökad trängsel där det redan idag råder trängsel samt risken för nya flaskhalsar.

Nationella planens syfte är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, och ett av dessa mål är att "Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart." Mot bakgrund av detta mål vill Baltic-Link Association se ett större statligt ansvarstagande för infrastrukturen mellan hamn och statlig infrastruktur vad gäller järnväg och väg. I hamnar med internationell och nationell betydelse måste det finnas statligt intresse att ta ansvar även för denna infrastruktur. Kombiterminal i Karlskrona med direkt anslutning till hamnen har byggts och Karlskrona kommun finansierade själva upprustning och elektrifiering av järnvägen som knyter samman Karlskrona hamn med nationellt järnvägsnät.



En hamn som den i Karlskrona med internationell trafik och som i Trafikverkets plan framhålls få en förhöjd internationell roll borde även klassificeras som och ingå i TEN-T Core Network.

Trafikverket skriver i planen att ”Med en ökad östorienterad handel mot växande marknader i Polen och Baltikum samt vidare transportkedjor mot Asien kommer sydöstra Sveriges strategiska roll förstärkas, inte minst hamnarna i Blekinge.” Det är positivt att Trafikverket ser att sydöstra Sveriges roll kommer att förstärkas, men från Baltic-Link Associations sida vill vi understryka att i förhållande till denna utveckling så saknas det ett resonemang kring hur det nationella transportnätet och infrastrukturen behöver anpassas, förändras och utvecklas för att möta denna utveckling. Vi vill också poängtera att denna handelsutveckling som Trafikverket flaggar för, i realiteten redan existerar och ständigt utvecklas. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker ökande godstransporter till och från Blekinges hamnar.

Trots transportkorridoren Gdynia – Karlskrona, via Stena Lines färjelinje med 22 avgångar och 22 ankomster per vecka fördelade på fyra fartyg, som dessutom ingår i Motorways of the Sea, så saknas denna transportkorridor i kartan över relevanta nationella och internationella godstransportstråk nedan som presenteras i Trafikverkets plan.



- Stråk 1 Nordkalotten-Norlands-kusten-Bergslagen/Mälardalen-Malmö/Trelleborg-Kontinenten
- Stråk 2 Göteborg-Stockholm-Öst
- Stråk 3 Norge-Göteborg-Malmö-Kontinenten
- Stråk 4 Väst-kusten-Kontinenten-Värden
- Stråk 5 Kontinenten/Östeuropa-Östersjö-kusten

Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för långväga nationella och internationella godstransporter.

Vidare om man inte ser betydelsen av transportkorridoren Gdynia – Karlskrona och dess naturliga förlängning av TEN-T Core Network Corridor Baltic-Adriatic corridor så blir det svårt att sedan se riksväg 27 i sitt internationella sammanhang.



Källa: Baltic-Link Association



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

Riksväg 27

Baltic-Link Association vill uttrycka att det är positivt för riksväg 27 att E22/riksväg 27, delen Nättraby- Ronneby Ö, finns med i planen.

Det är också positivt att riksväg 25 Österleden i Vaxjö finns med i planen då riksväg 27 och riksväg 25 har gemensam sträckning på detta avsnitt.

Uppgradera till Europaväg

För Baltic-Link Associations del är riksväg 27, som ingår i Baltic-Linkstråket, viktig för att binda samman Blekinges TEN-hamn Karlskrona med Småland och vidare mot Västsverige och Norge. Baltic-Linkkorridoren kopplas också på ett naturligt sätt ihop med TEN-T Core Network Corridor Scandinavian – Mediterranean och Bottniska korridoren i Alvesta och skapar därmed en transportkorridor från både västra och norra Sverige genom Centraleuropa till Adriatiska havet. Riksväg 27 är av så stor strategisk betydelse att den borde vara Europaväg i det nationella vägnätet. Beläget längs riksväg 27 finns till exempel GGVV-

området, mera känt som Gnosjöregionen bestående av kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd och Värnamo, som är ett av Sveriges tätaste industriområde. Även Tranemo kommun kan inräknas i detta område. Samtidigt trafikeras den största mängd av godsflödet till och från Karlskrona hamn på riksväg 27. En väg som har nationell strategisk betydelse, där stora mängder gods transporteras på samma väg genom flera olika län, kan inte planeras och utvecklas på ett effektivt sätt så länge den inte klassas om till nationell väg. Samverkan till den grad att effektiva tvärregionala beslut tas mellan olika regioner, kommuner och regionala trafikverkskontor är i dagsläget inte möjlig avseende riksväg 27 och därför måste ansvaret flyttas över från regioner och kommuner till staten.

Baltic-Link Association, bestående av 15 kommuner, fem regioner och näringsliv, tillsammans med den polska systerorganisationen Amber Road Cities Association begärde redan den 1 juli 2010 hos Näringsdepartementet i Sverige och Infrastrukturministeriet i Polen om en uppgradering av riksväg 27 i Sverige och den nationella vägen nr 6 i Polen till Europaväg. Den 1 oktober 2010 svarade det Polska Infrastrukturministeriet att man tycker det är ett intressant initiativ för att främja Motorways of the Sea-projektet, Gdynia-Karlskrona. Näringsdepartementet har trots påstötningar ännu inte svarat på denna begäran trots att Motorways of the Sea-projektet sedan oktober 2013 är färdigställt och att Svenska statens, EU:s och berörda kommuners stora investeringar nu borde få möjlighet till bättre avkastning med en uppgradering av riksväg 27 till Europaväg.

Kust till kust-banan

Det är positivt att mötesstation i Skruv finns med i planen. Likaså reinvesteringar i form av spårbyte Hillared-Hestra och ställverk i Borås.

Det är dock mycket problematiskt att investeringen av dubbelspår Växjö-Alvesta inte finns med i planen utan nämns endast som förslag vid utökad ram på 10 procent. Detta är en flaskhals som påverkar större delen av järnvägstrafiken i sydöstra Sverige och hämmar både utveckling av regional arbetspendling och nationella samt internationella godstransporter.

Att Trafikverket fastslår att betydande brister i kapacitet, användbarhet, punktlighet och robusthet kommer kvarstå på Kust till kust-banan är mycket oroande. Detta tas också upp som kvarstående brist i Bilaga 2 till Nationell plan vad gäller sträckan Göteborg-Borås där man anger att på grund av kapacitetsbrist och långa restider så kan inte Kust till kust-banan konkurrera med busstrafiken i stråket. Likaså begränsas möjligheterna för godstrafiken genom kapacitetsproblem och korta mötesspår. Begränsningarna på Kust till kust-banan mellan Göteborg och Borås skapar i sin tur sedan konsekvensen att riksväg 40, som har gemensam sträckning med riksväg 27 mellan Göteborg och Borås, får ökad kapacitetsbrist. Om utveckling av trafiken ska kunna ske krävs ytterligare hållplatser och mötesspår. Åtgärder på banan är nödvändiga även ur aspekten att banan på ett bra och attraktivt sätt ska ansluta till den eventuellt framtida höghastighetsbanan.

Trafikverket skriver att; "Delen Göteborg-Borås med fortsättning längs Kust till kust-banan respektive väg 27 utgör även en länk i stråket mot sydöstra Sverige, vilket är av särskild betydelse för tillgängligheten till industrier och hamnar i den här delen av landet." Man fortsätter med att; "Godstrafiken är framförallt av nationell betydelse eftersom den utgör en viktig länk mellan sydöstra Sverige och Göteborg." Det är positivt att Trafikverket på detta sätt uppmärksammar vikten av Kust till kust-banan och dess nationella betydelse, även om vi från Baltic-Link Association vill förtydliga att denna länk också är av internationell betydelse. I perspektivet av framtida höghastighetsbanan är det av största vikt att Kust till kust-banan inte tillåts att nedprioriteras, i synnerhet för främjandet av utveckling och överflyttning av godstrafik från väg till järnväg.

Baltic-Link Association


Patrik Hansson
Ordförande