

**From:** Kansli Region Blekinge  
**Sent:** Wednesday, November 29, 2017 12:17 PM  
**To:** 'n.registrator@regeringskansliet.se';  
'n.nationellplan@regeringskansliet.se'  
**Cc:** Peter Hermansson (Peter.Hermansson@regionblekinge.se)  
**Subject:** N2017/05430/TIF Region Blekinge  
**Attachments:** Beslut RS 2017-11-15\_28112017\_113123.pdf;  
N201705430TIFRegionBlekinge.docx; N201705430TIFRegionBlekinge.pdf;  
Yttrande nationell plan - signerad.pdf

Bifogar remissvar i word och pdf, pdf med ordförandens underskrift samt regionstyrelsens beslut avseende Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Vänliga hälsningar

**Andréa Hellsberg**  
*Administration*

---

Tel 0455-30 50 02  
E-post: [Andrea.Hellsberg@regionblekinge.se](mailto:Andrea.Hellsberg@regionblekinge.se)  
Region Blekinge  
Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona  
Tel 0455-30 50 00 Fax 0455-30 50 10  
[www.regionblekinge.se](http://www.regionblekinge.se)



Överväg miljöpåverkan innan du skriver ut  
detta e-postmeddelande



**§ 77**

Dnr 17/00583

**Svar på remiss; Förslag till Nationell plan för transportsystemet  
2018-2029**

Region Blekinge har fått rubricerat ärende på remiss, synpunkter ska vara inlämnade till departementet senast den 30 november 2017. Vårt yttrande utgår från hur vi uppfattar att den nationella planen svarar upp mot regeringens mål för transporter och infrastruktur applicerat på behoven av en utveckling i Blekinge, en del av Sydsverige.

Vi välkomnar satsningarna på järnvägen, ökat underhåll är en förutsättning för nuvarande trafikering och investeringar behövs för att utveckla resandet och öka godstransporterna. En första etapp för att få kortare restider på Blekinge kustbana är med i förslaget.

E22 är en pulsåder för vägtrafiken i Blekinge. Att de två sämsta sträckorna föreslås byggas om under planperioden uppfattar vi precis som Trafikverket som mycket angeläget.

Vi noterar att Trafikverket har uppmärksammat att Blekinges roll kommer att förstärkas med en ökad östorienterad handel. Vi ser emellertid att ökningen i handel är här och nu. Investeringar måste göras som stärker godstransporter över Blekinges hamnar. Via Blekinge skulle transportkorridoren i det europeiska transportnätet TEN-T i Sverige kunna knytas ihop med de på andra sidan Östersjön.

Sydostlänken, viktig för svensk basnäring, fattas i förslaget trots regeringens mål om att överföra gods från väg till järnväg och klara klimatmålet, dessutom är den samhällsekonomisk lönsam. I vårt remissvar vill vi särskilt fästa regeringens uppmärksamhet på hur Trafikverkets beräkningsmodell motverkar angelägna godsprojekt på järnvägen som Sydostlänken.

Arbetsutskottet har 2017-11-01 behandlat ärendet.

**Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut, 2017-11-01
- Remissyttrande 2017-11-01
- Trafikverkets missiv 2017/32405
- Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029
- Arbetsutskottets beslut, 2017-11-01

**Regionstyrelsen beslutar**

att tillstyrka remissyttrandet

att uppdraga åt kansliet att skicka yttrandet till Näringsdepartementet senast 30 november 2017

Expedieras:

Länsstyrelsen i Blekinge län  
Kommunerna i Blekinge  
Diariet

|                                |                                                                      |                         |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>Tid och plats</b>           | Onsdagen den 15 november 2017 kl. 09.00-12.35<br>Rådhuset, Karlshamn |                         |
| <b>Närvarande</b>              |                                                                      |                         |
| Ordförande                     | Christina Mattisson (S)                                              |                         |
| 1:e vice ordförande            | Per-Ola Mattsson (S)                                                 |                         |
| 2:e vice ordförande            | Lennarth Förberg (M)                                                 |                         |
| Ledamöter                      | Kalle Sandström (S)                                                  | tom § 77                |
|                                | Magnus Johansson (S)                                                 |                         |
|                                | Malin Norfall (S)                                                    |                         |
|                                | Christel Friskopp (S)                                                |                         |
|                                | Sara Högelius (V)                                                    | tom § 77                |
|                                | Björn Gustavsson (Mp)                                                |                         |
|                                | Gustav Nilsson (M)                                                   | kommer kl 09.05         |
|                                | Magnus Gärdebring (M)                                                |                         |
|                                | Ingrid Hermansson (C)                                                |                         |
|                                | Gunilla Ekelöf (L)                                                   |                         |
|                                | Johannes Chen (oberoende, tidigare Kd)                               | tom § 79                |
|                                | Tommy Strannemalm (Sd)                                               |                         |
|                                | Christopher Larsson (Sd)                                             |                         |
| <b>Frånvarande</b>             |                                                                      |                         |
|                                | Patrik Hansson (S)                                                   |                         |
|                                | Helene Björklund (S)                                                 |                         |
|                                | Sara Rudolfsson (S)                                                  |                         |
|                                | Kjell-Åke Karlsson (S)                                               |                         |
|                                | Camilla Brunsberg (M)                                                |                         |
|                                | Jeppe Johnsson (M)                                                   |                         |
|                                | Lotta Antman (Sd)                                                    |                         |
| <b>Tjänstgörande ersättare</b> |                                                                      |                         |
|                                | Elina Gustafsson (S) för Patrik Hansson (S)                          |                         |
|                                | Daniel Berg (S) för Helene Björklund (S)                             |                         |
|                                | Hampus Engqvist (S) för Sara Rudolfsson (S)                          |                         |
|                                | Leif Håkansson (S) för Kjell-Åke Karlsson (S)                        |                         |
|                                | Inga Lill Siggelsten Blum (Kd) för Camilla Brunsberg (M)             |                         |
|                                | Patrik Krupa (M) för Jeppe Johnsson (M)                              |                         |
|                                | Nicolas Westrup (Sd) för Lotta Antman (Sd)                           |                         |
|                                | Åke Håkansson (S) för Kalle Sandström (S), §§ 78-85                  |                         |
|                                | Tommy Larsson (V) för Sara Högelius (V), §§ 78-85                    |                         |
| <b>Ersättare</b>               |                                                                      |                         |
|                                | Tommy Andersson (S)                                                  |                         |
|                                | Annika Westerlund (S)                                                |                         |
|                                | Helene Nordin (Mp)                                                   |                         |
|                                | Tor Billing (Sd)                                                     |                         |
| <b>Tjänstemän</b>              |                                                                      |                         |
|                                | Anna-Lena Cederström                                                 | regiondirektör          |
|                                | Ingrid Ljungqvist                                                    | kanslichef              |
|                                | Malena Sandgren                                                      | vo-chef kultur & fritid |
|                                | Daniel Olovsson                                                      | controller              |
|                                | Marika Nilsson                                                       | kommunikatör            |
|                                | Jenny Rydquist                                                       | strateg infrastruktur   |
|                                | Lisa Andersson                                                       | kultursamordnare        |
|                                | Peter Hermansson                                                     | strateg infrastruktur   |
|                                | Malin Faraasen                                                       | projektledare           |
|                                | Mathias Roos                                                         | regional utveckling     |
| <b>Sekreterare</b>             | Andréa Hellsberg                                                     | kansli                  |

Övriga

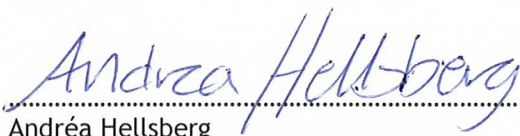
Ivar Wenster  
Sarah Ericsson  
Anders Johannesson  
press, allmänhet

ordförande KFN  
student BTH  
student BTH

Paragraf

68-85

Underskrifter

  
Andréa Hellsberg  
sekreterare

  
Christina Mattisson  
ordförande

  
Björn Gustavsson  
justerare

Tid och plats  
för justering

Region Blekinges kansli enligt överenskommelse

Tillkännagivande av protokollsjusteringen har den 28/11 2017 anslagits på  
Region Blekinges anslagstavla intygar i tjänsten

  
Andréa Hellsberg



[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Yttrande på remiss nationell plan 2018-2029

Region Blekinge har fått "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029" på remiss från Trafikverket. Svar ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast 30 november 2017.

Region Blekinges yttrande utgår från hur vi uppfattar att den nationella planen svarar upp mot regeringens mål för transporter och infrastruktur applicerat på behoven av en utveckling i Blekinge, en del av Sydsverige.

### Det sydsvenska perspektivet

Inledningsvis kommenterar vi planförslaget ur ett sydsvenskt perspektiv. Vi sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Halland, Skåne och Blekinge samverkar politiskt sedan 2015 inom bl. a infrastruktur och kollektivtrafikområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. Vi har gjort en gemensam prioritering av namngivna åtgärder inför en ny nationell plan som bedöms ge bästa förutsättningar för Sydsveriges och Sveriges tillväxt. Vi noterar att stora delar av åtgärderna har tagits med i planförslaget, störst nytta uppnås emellertid först när förslagen tas med i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra.

De Sydsvenska prioriteringarna sammanfattas i tre områden;

- **Interregional tillgänglighet.** Tillgängligheten till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige är mycket viktig, 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Vi utgår från att nya stambanor byggs ut och att det sker genom särskild finansieringsform. Utbyggnaden bör samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala tågtrafiken. Regeringens utpekande i direktivet att påbörja byggandet av ny stambana Lund-Hässleholm kommer då den står klar att omgående bidra till ökad interregional och regional nytta.
- **Sammanknutet Sydsverige.** Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som godstrafik. Regionerna satsar årligen ca 4 miljarder av skattemedel för att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik. Det torde motsvara 50 miljarder under planperioden. För att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken krävs såväl underhåll som investeringar. Vi ser en dialog med Trafikverket kring det planerade

underhållet som angeläget för att kunna bistå med de regionala aspekterna i exempelvis tid och rum för underhåll och planeringen av trafiken under underhållsperioderna.

- **Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.** Sydsveriges strategiska läge i förhållande till utrikeshandeln gör att en väsentlig del av Sveriges export och import passerar genom området varje år, 31 % av exportvärdet och 41 % av importvärdet. Sydsverige har därmed en nyckelroll i TEN-T nätverkets svenska del och kopplingen till omvärlden. Vi ser att nätverket behöver knytas mot Sydsveriges östersjöhamnar för att få en bättre koppling till viktiga och växande marknader i Polen och Baltikum och vidare österut. Sydsveriges skogsnäring omfattar hela 20-25 % av rikets tillväxt inom segmentet vilket innebär stora volymer för transportnätet och hamnarna. Vi ser positivt på åtgärder för att implementera BK4.

### **Planförslaget utifrån regeringens politik applicerat på Blekinge**

Regeringen säger inför propositionen att den nationella planen kommer att fokusera på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen och på att möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem. Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transporter ska vara en central faktor för vilka investeringar som ska göras.

Regeringen prioriterar i propositionen ett antal samhällsutmaningar där transportsystemet spelar stor roll. Beroende på valet av insatser i förslaget till nationell plan kan en åtgärd ha effekt på flera av regeringens samhällsutmaningar. Ett exempel är att en ökad satsning på järnvägen i Sydsverige gör att det regionala tågresandet kan utvecklas, det stärker arbetsmarknaden och leder mot klimatmålet. Regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg är ett viktigt led i att uppnå ett hållbart transportsystem och öka näringslivets konkurrenskraft.

Den nationella planen förväntas svara upp mot de samhällsutmaningar regeringen framställt i propositionen.

### **Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer och investeringar för ett ökat bostadsbyggande**

Region Blekinge välkomnar satsningen på järnvägen som med väsentligt ökat underhåll och investeringar gör det möjligt för oss att driva regional tågtrafik och för näringslivet att transportera gods på järnvägen.

Vi ser en dialog med Trafikverket om de treåriga drift- och underhållsplaner som ska upprättas som viktig. I en sådan kan dels den trafik som pågår och den som planeras inom Sydsveriges regioner samordnas med större underhållsinsatser i tid och rum.

Det kan inte vara meningen att planen enbart ska främja insatser som leder till ökat bostadsbyggande i de tre storstadsregionerna. I sydöstra Sverige räknar Kalmar, Växjö och Karlskrona med övriga kommuner i berörda arbetsmarknadsregioner att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs storstadsregionerna.

I Blekinge planeras i närtid och byggs nu ca 2000 bostäder i innerstäderna i stationsnära lägen. Det medför ett minskat behov av egen bil och främjar kollektivtrafik och cykel som primärt transportslag. En första etapp av förbättringar på Blekinge kustbana för att minska restiden finns med i planförslaget. För att förtydliga vikten av investeringen finns en överenskommelse om samfinansiering med. Mot bakgrund av de positiva effekter som uppstår av samspelet mellan ökad kollektivtrafik och bostäder i centrala lägen borde järnvägsinvesteringen ha en given plats i planen utan behov av samfinansiering. Här skulle vi vilja se att samverkan mellan infrastruktur för kollektivtrafik och bostadsbyggande i ökad omfattning premieras i planen också i ett län som Blekinge.

### **Förbättra sysselsättningen i hela landet**

I ett sammanknutet Sydsverige vill vi skapa större sammanbundna och funktionella regioner. I östra delen av Sydsverige är E22 mellan Trelleborg och Norrköping den pulsåder som håller ihop städer, hamnar och verksamheter av betydelse för den regionala utvecklingen. Det är 3 mil mellan varje stad Karlskrona- Ronneby-Karlshamn-Sölvesborg-Kristianstad som gör att för Blekinge är E22 av fundamental vikt.

Vägplan pågår för sträckan Lösen-Jämfjö och vi förutsätter att byggstart kan påbörjas som planerat 2020. I planförslaget finns sträckan Ronneby öst-Nättraby med vilket är mycket positivt och angeläget då kapacitetstaket för vägen i dess nuvarande skick är nära förestående. Beslut finns efter vägutredning och vägplan bör påbörjas snarast i första hälften av planperioden för att undvika den trafikinfarkt som annars uppstår.

Att riksväg 27 inte är en del i det nationella vägnätet förstår vi inte då vägen är en viktig transportkorridor i Baltic Link, ett internationellt flöde mellan Gdynia i Polen via hamnen i Karlskrona och Skandinavien. I Gdynia kopplar transportkorridoren Baltic-Adriatic Corridor vidare genom Centraleuropa till Adriatiska havet. Riksvägarna 27 och 15 Karlshamn-Halmstad är två viktiga transportstråk som bör kopplas samman med TEN-T korridoren Scan-Med. Större delen av medlen i såväl nuvarande som kommande länsplaner går till att bygga ut riksväg 27 till mötesfrihet. Det betyder det att riksväg 15 med stort behov av ökad trafiksäkerhet inte kan förbättras med de små medel som finns i länsplanen för Blekinge. Med riksväg 27 i nationell plan hade medel i länsplanen frigjorts till att säkerställa en acceptabel trafiksäkerhet och tillgänglighet på riksväg 15.

## Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Möjligheterna att stärka näringslivets konkurrenskraft tar stort utrymme i propositionen. Sverige är ett exportberoende land som har mycket att vinna på starka internationella samarbeten. I Trafikverkets prognoser ökar godstransportflödena på de prioriterade funktionella väg- och järnvägsstråken och vid de stora hamnarna.

I planförslaget skriver Trafikverket 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."

Region Blekinge välkomnar att Trafikverket ser Blekinges roll i Sveriges export- och importflöde men vi ser att ökningen i handel är här och nu. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker godstransporter över Blekinges hamnar.

Blekinges tre hamnar står sammantaget för landets sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona har ökat med i snitt 7-8 % per år under senaste tioårsperioden. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år.

I propositionen tas också den allt större tjänstehandeln upp mellan länderna runt Östersjön. En väl utbyggd infrastruktur och transportförsörjning ger bättre förutsättningar för näringslivets aktörer, medborgare och institutioner att använda fördelarna med ett EU utan inre gränser. Det är därför angeläget att utveckla samarbetet med övriga länder runt Östersjön. Stena Line i Karlskrona har nyligen utökat till fyra färjor med 22 avgångar per vecka till Gdynia och lika många ankomster, dvs. 44 turer. DFDS i Karlshamn har tre färjor till Klaipeda med motsvarande 18 turer per vecka.

Svensk basindustri är beroende av fungerande godstransporter. Regeringen vill att järnvägens roll ökar genom att en större del av de långväga godstransporterna sker via järnväg och sjöfart än idag. Järnvägssystemet står inför utmaningen att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att medge efterfrågade transportlösningar. Basindustrins behov av transportkorridorer för sin export kan förbättras genom ökad koordinering av TEN-T:s stomnätsskorridorer som berör Östersjöregionen.

*Region Blekinge vill vara tydlig med att vi anser att planförslaget i detta sammanhang inte responderar mot regeringens vilja att förbättra förutsättningarna för näringslivet.*



Det kan i vissa fall bero på att Trafikverket inte har en klar bild över utvecklingen i grannländerna runt Östersjön och utvecklingen av transportstråk mot öster och Centraleuropa. Hamnverksamheten vid Blekinges hamnar säger mer om den accelererande marknaden i öst än vad Trafikverkets prognoser visar. Med en bättre bild skulle insikten öka i de behov av förbättringar av infrastrukturen som finns på den svenska sidan av Östersjön. Därmed skulle vi se fler satsningar i planförslaget för Blekinge som stärker basindustrins förutsättningar än vad som kan utläsas nu.

Trots att Regionsamverkan Syds sex regioner samfällt prioriterat två specifika godstransportprojekt, triangelspår i Alvesta och Sydostlänken så saknas den senare i planförslaget. Genom en upprustning av järnvägen mellan Olofström och Älmhult och en utbyggnad på ca 16 km till Blekinge kustbana blir Sydostlänken ett starkt tillskott i det nationella transportsystemet på järnvägen. En gen transportväg skapas som kopplar samman TEN-T korridoren Scan-Med i Sverige till den ökade handeln mot växande marknader i östra Europa och Asien.

Volvo Cars miljardinvesterar i Sverige varav stora satsningar görs i Olofström. I planförslaget föreslås spårbyte. Möjlighet finns till elektrifiering vid en utökning av investeringsramen med 10 %. Även behovet av ökad kapacitet på Älmhults bangård erfordrar utökad ram. Järnvägen är en livsnerv för Volvo Cars transporter av tunga karosseridetaljer till sammansättningsfabrikerna i Sverige och utomlands. Statens motprestation i planförslaget är nödvändig men ytterst blygsam.

Staten avsäger sig också genom planförslaget den ökade samhällsnytta som uppstår i en elektrifiering av den befintliga järnvägen och utbyggnaden av den länk som felas.

Genomsnittlig NNK för järnvägsinvesteringarna i planen anges till 0,1 och ett nettonuvärde på nio miljarder kronor. I Trafikverkets samhällsekonomiska analys genererar Sydostlänken ensamt en nytta som motsvarar fem miljarder efter att kostnaden dragits av. NNK blir 1,38 vilket är mycket högt för en järnvägsinvestering. I kalkylen ligger emellertid den minskning av dieselskatt på ca tre miljarder som uppstår vid överflyttningen av gods från väg till järnväg och en elektrifiering av banan vilket minskar NNK till 0,5.

Det finns dessutom möjlighet att reducera kostnaden för staten genom vissa förändringar av den banstandard som järnvägsutredningen bygger på och som likväl uppfyller ändamålet. Den med- och samfinansiering som näringslivet, regioner och kommuner tecknat med Trafikverket är värd drygt 300 mkr. Inget av detta finns i den samhällsekonomiska kalkylen och minskar kostnaden med i storleksordningen 500-600 mkr. Därutöver kan medel från EU inom CEF-fonden sökas för just detta projekt.

Framför allt finner vi det anmärkningsvärt att belasta kalkylen med en drivmedelsskatt som direkt motverkar regeringens vilja att överföra gods från väg till järnväg.

*Region Blekinge vill uppmärksamma regeringen på att mycket lönsamma projekt som Sydostlänken riskerar att inte komma till utförande med de beräkningsgrunder som Trafikverket numera använder.*

### **Blekinge vill bidra till att skapa ett starkt Sverige**

Att Blekinge har en robust och fungerande infrastruktur är av största betydelse för hela Sverige. Blekinge har en strategisk position i södra Östersjöområdet. Stora investeringar har gjorts i TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona med elektrifiering av spår och utbyggnad av kombiterminaler. EU har bidragit med medel utifrån perspektivet att knyta samman Blekinge via Motorways of the Sea med TEN-T stråken på andra sidan Östersjön. Verksamheten i hamnarna expanderar vilket också gäller näringslivet i regionen.

Vi satsar merparten av länstransportplanens mycket begränsade medel (532 mkr i förslaget) för att förbättra landförbindelserna till hamnarna. 20 % av medlen avsätts dessutom för att samfinansiera ökad kapacitet på järnvägen.

Region Blekinge ställer sig frågande till hur medlen till länsplanerna fördelas. Grafen över befolkningsutvecklingen 1990-2040 i planförslaget med en negativ utveckling för Blekinge och Kalmar län m.fl. från 2020 väcker frågor. Vad vill man ha sagt med den grafen? Baseras medelstilldelningen till transportplanerna på denna statistik så är risken uppenbar att den blir till en självuppfyllande profetia. Blekinge har ett större värde för Sverige än vad SCB:s befolkningsprognos visar.

OECD konstaterar i sin studie för Småland-Blekinge att infrastrukturen i sydöstra Sverige har varit sämre allt sedan efterkrigstiden. På grund av brister i infrastrukturen är tillgängligheten till de stora europeiska marknaderna mindre än regioner som ligger längre bort. Sydöstra Sverige behöver bättre infrastruktur.

När vi ser hur planförslaget har behandlat Sydostlänken så inser vi att det behövs bättre analysmetodik för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Värderingen av godstransporter behöver spegla dess betydelse för näringslivet och de investeringar som görs i basindustrin, hamnarna m fl. Kalkyler måste visa infrastrukturens, transporternas och industrins bidrag till den totala samhällsnyttan. Betydligt fler järnvägsinvesteringar för ökad persontrafik ryms i planförslaget än angelägna godsprojekt.

Ska regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg så behöver analysverktygen ses över och transparensen öka.

Region Blekinge saknar en medelstilldelning till länsplanen som görs med hänsyn till den funktion länets väg- och järnvägsnät och de centrala hamnarna har för näringslivet i Sverige. Om riksvägarna ska få en rimlig trafiksäkerhet och tillgänglighet som del i långväga transportstråk behövs ökade medel.

Vi ser Stadsmiljöavtalen som ett verkningsfullt verktyg för kommunerna att utveckla en hållbar stadsmiljö på ett sätt som inte funnits i nationell plan tidigare. Stadsmiljöavtalen har likheter med den statliga medfinansiering som fördelas via länsplanen. Alternativt kunde motsvarande medel i länsplanerna bidra till den regionala utveckling som har sin grund i politiskt förankrade planer i regionen. De medel som förslås avsättas till mötesseparering på det regionala vägnätet för att nå nollvisionen fyller ett viktigt behov. Med de ytterst begränsade möjligheter som finns att öka trafiksäkerheten i länsplanen blir det indirekt en nödvändig förstärkning. På vilka grunder Trafikverket ska fördela dessa medel framgår inte i nuläget.

I den nationella planen bör vikten av att knyta samman transportstråk och öka kapaciteten på järnvägen framgå tydligare. Medel ska inte behöva avsättas i länsplanen för att angelägna objekt ska komma med i Trafikverkets nationella plan.

Regeringen fäster största betydelse av att vidmakthålla och förbättra järnvägen. Härigenom kan långväga godstransporter överföras från väg till järnväg och det är ett robust bidrag till att minska transportsektorns klimatpåverkan. Sydsverige kan erbjuda basnäringen ökad tillgång till järnvägen genom en upprustning och utbyggnad av Sydostlänken som kopplar samman mellersta och södra Sverige och marknader utanför Sverige med sjöfart. Via Blekinges hamnar och färjerederier har näringslivet transportvägar mot öster och Centraleuropa vilket stärker näringslivets konkurrenskraft. Blekinge kan bidra till hela Sveriges tillväxt och en hållbar utveckling om förutsättningar skapas för godstransporter på järnväg och sjöfart som minskar utsläppen av växthusgaser.

Christina Mattisson

Regionstyrelsens ordf.

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

## Yttrande på remiss nationell plan 2018-2029

Region Blekinge har fått "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029" på remiss från Trafikverket. Svar ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast 30 november 2017.

Region Blekinges yttrande utgår från hur vi uppfattar att den nationella planen svarar upp mot regeringens mål för transporter och infrastruktur applicerat på behoven av en utveckling i Blekinge, en del av Sydsverige.

### Det sydsvenska perspektivet

Inledningsvis kommenterar vi planförslaget ur ett sydsvenskt perspektiv. Vi sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Halland, Skåne och Blekinge samverkar politiskt sedan 2015 inom bl. a infrastruktur och kollektivtrafikområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. Vi har gjort en gemensam prioritering av namngivna åtgärder inför en ny nationell plan som bedöms ge bästa förutsättningar för Sydsveriges och Sveriges tillväxt. Vi noterar att stora delar av åtgärderna har tagits med i planförslaget, störst nytta uppnås emellertid först när förslagen tas med i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra.

De Sydsvenska prioriteringarna sammanfattas i tre områden;

- **Interregional tillgänglighet.** Tillgängligheten till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige är mycket viktig, 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Vi utgår från att nya stambanor byggs ut och att det sker genom särskild finansieringsform. Utbyggnaden bör samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala tågtrafiken. Regeringens utpekande i direktivet att påbörja byggandet av ny stambana Lund-Hässleholm kommer då den står klar att omgäende bidra till ökad interregional och regional nytta.
- **Sammanknutet Sydsverige.** Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som godstrafik. Regionerna satsar årligen ca 4 miljarder av skattemedel för att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik. Det torde motsvara 50 miljarder under planperioden. För att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken krävs såväl underhåll som investeringar. Vi ser en dialog med Trafikverket kring det planerade underhållet som angeläget för att kunna bistå med de regionala aspekterna i exempelvis

tid och rum för underhåll och planeringen av trafiken under underhållsperioderna.

- **Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.** Sydsveriges strategiska läge i förhållande till utrikeshandeln gör att en väsentlig del av Sveriges export och import passerar genom området varje år, 31 % av exportvärdet och 41 % av importvärdet. Sydsverige har därmed en nyckelroll i TEN-T nätverkets svenska del och kopplingen till omvärlden. Vi ser att nätverket behöver knytas mot Sydsveriges östersjöhamnar för att få en bättre koppling till viktiga och växande marknader i Polen och Baltikum och vidare österut. Sydsveriges skogsnäring omfattar hela 20-25 % av rikets tillväxt inom segmentet vilket innebär stora volymer för transportnätet och hamnarna. Vi ser positivt på åtgärder för att implementera BK4.

### **Planförslaget utifrån regeringens politik applicerat på Blekinge**

Regeringen säger inför propositionen att den nationella planen kommer att fokusera på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen och på att möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem. Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transporter ska vara en central faktor för vilka investeringar som ska göras.

Regeringen prioriterar i propositionen ett antal samhällsutmaningar där transportsystemet spelar stor roll. Beroende på valet av insatser i förslaget till nationell plan kan en åtgärd ha effekt på flera av regeringens samhällsutmaningar. Ett exempel är att en ökad satsning på järnvägen i Sydsverige gör att det regionala tågresandet kan utvecklas, det stärker arbetsmarknaden och leder mot klimatmålet. Regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg är ett viktigt led i att uppnå ett hållbart transportsystem och öka näringslivets konkurrenskraft.

Den nationella planen förväntas svara upp mot de samhällsutmaningar regeringen framställt i propositionen.

### **Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer och investeringar för ett ökat bostadsbyggande**

Region Blekinge välkomnar satsningen på järnvägen som med väsentligt ökat underhåll och investeringar gör det möjligt för oss att driva regional tågtrafik och för näringslivet att transportera gods på järnvägen.

Vi ser en dialog med Trafikverket om de treåriga drift- och underhållsplaner som ska upprättas som viktig. I en sådan kan dels den trafik som pågår och den som planeras inom Sydsveriges regioner samordnas med större underhållsinsatser i tid och rum.



Det kan inte vara meningen att planen enbart ska främja insatser som leder till ökat bostadsbyggande i de tre storstadsregionerna. I sydöstra Sverige räknar Kalmar, Växjö och Karlskrona med övriga kommuner i berörda arbetsmarknadsregioner att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs storstadsregionerna.

I Blekinge planeras i närtid och byggs nu ca 2000 bostäder i innerstäderna i stationsnära lägen. Det medför ett minskat behov av egen bil och främjar kollektivtrafik och cykel som primärt transportslag. En första etapp av förbättringar på Blekinge kustbana för att minska restiden finns med i planförslaget. För att förtydliga vikten av investeringen finns en överenskommelse om samfinansiering med. Mot bakgrund av de positiva effekter som uppstår av samspelet mellan ökad kollektivtrafik och bostäder i centrala lägen borde järnvägsinvesteringen ha en given plats i planen utan behov av samfinansiering. Här skulle vi vilja se att samverkan mellan infrastruktur för kollektivtrafik och bostadsbyggande i ökad omfattning premieras i planen också i ett län som Blekinge.

### **Förbättra sysselsättningen i hela landet**

I ett sammanknutet Sydsverige vill vi skapa större sammanbundna och funktionella regioner. I östra delen av Sydsverige är E22 mellan Trelleborg och Norrköping den pulsåder som håller ihop städer, hamnar och verksamheter av betydelse för den regionala utvecklingen. Det är 3 mil mellan varje stad Karlskrona-Ronneby-Karlshamn-Sölvesborg-Kristianstad som gör att för Blekinge är E22 av fundamental vikt.

Vägplan pågår för sträckan Lösen-Jämfö och vi förutsätter att byggstart kan påbörjas som planerat 2020. I planförslaget finns sträckan Ronneby öst-Nättraby med vilket är mycket positivt och angeläget då kapacitetstaket för vägen i dess nuvarande skick är nära förestående. Beslut finns efter vägutredning och vägplan bör påbörjas snarast i första hälften av planperioden för att undvika den trafikinfarkt som annars uppstår.

Att riksväg 27 inte är en del i det nationella vägnätet förstår vi inte då vägen är en viktig transportkorridor i Baltic Link, ett internationellt flöde mellan Gdynia i Polen via hamnen i Karlskrona och Skandinavien. I Gdynia kopplar transportkorridoren Baltic-Adriatic Corridor vidare genom Centraleuropa till Adriatiska havet. Riksvägarna 27 och 15 Karlshamn-Halmstad är två viktiga transportstråk som bör kopplas samman med TEN-T korridoren Scan-Med. Större delen av medlen i såväl nuvarande som kommande länsplaner går till att bygga ut riksväg 27 till mötesfrihet. Det betyder det att riksväg 15 med stort behov av ökad trafiksäkerhet inte kan förbättras med de små medel som finns i länsplanen för Blekinge. Med riksväg 27 i nationell plan hade medel i länsplanen frigjorts till att säkerställa en acceptabel trafiksäkerhet och tillgänglighet på riksväg 15.

## Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Möjligheterna att stärka näringslivets konkurrenskraft tar stort utrymme i propositionen. Sverige är ett exportberoende land som har mycket att vinna på starka internationella samarbeten. I Trafikverkets prognoser ökar godstransportflödena på de prioriterade funktionella väg- och järnvägsstråken och vid de stora hamnarna.

I planförslaget skriver Trafikverket 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."

Region Blekinge välkomnar att Trafikverket ser Blekinges roll i Sveriges export- och importflöde men vi ser att ökningen i handel är här och nu. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker godstransporter över Blekinges hamnar.

Blekinges tre hamnar står sammantaget för landets sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona har ökat med i snitt 7-8 % per år under senaste tioårsperioden. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år.

I propositionen tas också den allt större tjänstehandeln upp mellan länderna runt Östersjön. En väl utbyggd infrastruktur och transportförsörjning ger bättre förutsättningar för näringslivets aktörer, medborgare och institutioner att använda fördelarna med ett EU utan inre gränser. Det är därför angeläget att utveckla samarbetet med övriga länder runt Östersjön. Stena Line i Karlskrona har nyligen utökat till fyra färjor med 22 avgångar per vecka till Gdynia och lika många ankomster, dvs. 44 turer. DFDS i Karlshamn har tre färjor till Klaipeda med motsvarande 18 turer per vecka.

Svensk basindustri är beroende av fungerande godstransporter. Regeringen vill att järnvägens roll ökar genom att en större del av de långväga godstransporterna sker via järnväg och sjöfart än idag. Järnvägssystemet står inför utmaningen att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att medge efterfrågade transportlösningar. Basindustrins behov av transportkorridorer för sin export kan förbättras genom ökad koordinering av TEN-T:s stomnätsskorridorer som berör Östersjöregionen.

*Region Blekinge vill vara tydlig med att vi anser att planförslaget i detta sammanhang inte responderar mot regeringens vilja att förbättra förutsättningarna för näringslivet.*

Det kan i vissa fall bero på att Trafikverket inte har en klar bild över utvecklingen i grannländerna runt Östersjön och utvecklingen av transportstråk mot öster och Centraleuropa. Hamnverksamheten vid Blekinges hamnar säger mer om den accelererande marknaden i öst än vad Trafikverkets prognoser visar. Med en bättre bild skulle insikten öka i de behov av förbättringar av infrastrukturen som finns på den svenska sidan av Östersjön. Därmed skulle vi se fler satsningar i planförslaget för Blekinge som stärker basindustrins förutsättningar än vad som kan utläsas nu.

Trots att Regionsamverkan Syds sex regioner samfällt prioriterat två specifika godstransportprojekt, triangelspår i Alvesta och Sydostlänken så saknas den senare i planförslaget. Genom en upprustning av järnvägen mellan Olofström och Älmhult och en utbyggnad på ca 16 km till Blekinge kustbana blir Sydostlänken ett starkt tillskott i det nationella transportsystemet på järnvägen. En gen transportväg skapas som kopplar samman TEN-T korridoren Scan-Med i Sverige till den ökade handeln mot växande marknader i östra Europa och Asien.

Volvo Cars miljardinvesterar i Sverige varav stora satsningar görs i Olofström. I planförslaget föreslås spårbyte. Möjlighet finns till elektrifiering vid en utökning av investeringsramen med 10 %. Även behovet av ökad kapacitet på Älmhults bangård erfordrar utökad ram. Järnvägen är en livsnerv för Volvo Cars transporter av tunga karosseridetaljer till sammansättningsfabrikerna i Sverige och utomlands. Statens motprestation i planförslaget är nödvändig men ytterst blygsam.

Staten avsäger sig också genom planförslaget den ökade samhällsnytta som uppstår i en elektrifiering av den befintliga järnvägen och utbyggnaden av den länk som felas.

Genomsnittlig NNK för järnvägsinvesteringarna i planen anges till 0,1 och ett nettonuvärde på nio miljarder kronor. I Trafikverkets samhällsekonomiska analys genererar Sydostlänken ensamt en nytta som motsvarar fem miljarder efter att kostnaden dragits av. NNK blir 1,38 vilket är mycket högt för en järnvägsinvestering. I kalkylen ligger emellertid den minskning av dieselskatt på ca tre miljarder som uppstår vid överflyttningen av gods från väg till järnväg och en elektrifiering av banan vilket minskar NNK till 0,5.

Det finns dessutom möjlighet att reducera kostnaden för staten genom vissa förändringar av den banstandard som järnvägsutredningen bygger på och som likväl uppfyller ändamålet. Den med- och samfinansiering som näringslivet, regioner och kommuner tecknat med Trafikverket är värd drygt 300 mkr. Inget av detta finns i den samhällsekonomiska kalkylen och minskar kostnaden med i storleksordningen 500-600 mkr. Därutöver kan medel från EU inom CEF-fonden sökas för just detta projekt.

Framför allt finner vi det anmärkningsvärt att belasta kalkylen med en drivmedelsskatt som direkt motverkar regeringens vilja att överföra gods från väg till järnväg.



*Region Blekinge vill uppmärksamma regeringen på att mycket lönsamma projekt som Sydostlänken riskerar att inte komma till utförande med de beräkningsgrunder som Trafikverket numera använder.*

### **Blekinge vill bidra till att skapa ett starkt Sverige**

Att Blekinge har en robust och fungerande infrastruktur är av största betydelse för hela Sverige. Blekinge har en strategisk position i södra Östersjöområdet. Stora investeringar har gjorts i TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona med elektrifiering av spår och utbyggnad av kombiterminaler. EU har bidragit med medel utifrån perspektivet att knyta samman Blekinge via Motorways of the Sea med TEN-T stråken på andra sidan Östersjön. Verksamheten i hamnarna expanderar vilket också gäller näringslivet i regionen.

Vi satsar merparten av länstransportplanens mycket begränsade medel (532 mkr i förslaget) för att förbättra landförbindelserna till hamnarna. 20 % av medlen avsätts dessutom för att samfinansiera ökad kapacitet på järnvägen.

Region Blekinge ställer sig frågande till hur medlen till länsplanerna fördelas. Grafen över befolkningsutvecklingen 1990-2040 i planförslaget med en negativ utveckling för Blekinge och Kalmar län m.fl. från 2020 väcker frågor. Vad vill man ha sagt med den grafen? Baseras medelstilldelningen till transportplanerna på denna statistik så är risken uppenbar att den blir till en självuppfyllande profetia. Blekinge har ett större värde för Sverige än vad SCB:s befolkningsprognos visar.

OECD konstaterar i sin studie för Småland-Blekinge att infrastrukturen i sydöstra Sverige har varit sämre allt sedan efterkrigstiden. På grund av brister i infrastrukturen är tillgängligheten till de stora europeiska marknaderna mindre än regioner som ligger längre bort. Sydöstra Sverige behöver bättre infrastruktur.

När vi ser hur planförslaget har behandlat Sydostlänken så inser vi att det behövs bättre analysmetodik för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Värderingen av godstransporter behöver spegla dess betydelse för näringslivet och de investeringar som görs i basindustrin, hamnarna m fl. Kalkyler måste visa infrastrukturens, transporternas och industrins bidrag till den totala samhällsnyttan. Betydligt fler järnvägsinvesteringar för ökad persontrafik ryms i planförslaget än angelägna godsprojekt.

Ska regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg så behöver analysverktygen ses över och transparensen öka.

Region Blekinge saknar en medelstilldelning till länsplanen som görs med hänsyn till den funktion länets väg- och järnvägsnät och de centrala hamnarna har för näringslivet i Sverige. Om riksvägarna ska få en rimlig trafiksäkerhet och tillgänglighet som del i långväga transportstråk behövs ökade medel.

Vi ser Stadsmiljöavtalen som ett verkningsfullt verktyg för kommunerna att utveckla en hållbar stadsmiljö på ett sätt som inte funnits i nationell plan tidigare. Stadsmiljöavtalen har likheter med den statliga medfinansiering som fördelas via länsplanen. Alternativt kunde motsvarande medel i länsplanerna bidra till den regionala utveckling som har sin grund i politiskt förankrade planer i regionen. De medel som förslås avsättas till mötesseparering på det regionala vägnätet för att nå nollvisionen fyller ett viktigt behov. Med de ytterst begränsade möjligheter som finns att öka trafiksäkerheten i länsplanen blir det indirekt en nödvändig förstärkning. På vilka grunder Trafikverket ska fördela dessa medel framgår inte i nuläget.

I den nationella planen bör vikten av att knyta samman transportstråk och öka kapaciteten på järnvägen framgå tydligare. Medel ska inte behöva avsättas i länsplanen för att angelägna objekt ska komma med i Trafikverkets nationella plan.

Regeringen fäster största betydelse av att vidmakthålla och förbättra järnvägen. Härigenom kan långväga godstransporter överföras från väg till järnväg och det är ett robust bidrag till att minska transportsektorns klimatpåverkan. Sydsverige kan erbjuda basnäringen ökad tillgång till järnvägen genom en upprustning och utbyggnad av Sydostlänken som kopplar samman mellersta och södra Sverige och marknader utanför Sverige med sjöfart. Via Blekinges hamnar och färjerederier har näringslivet transportvägar mot öster och Centraleuropa vilket stärker näringslivets konkurrenskraft. Blekinge kan bidra till hela Sveriges tillväxt och en hållbar utveckling om förutsättningar skapas för godstransporter på järnväg och sjöfart som minskar utsläppen av växthusgaser.

Christina Mattisson

Regionstyrelsens ordf.



[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Yttrande på remiss nationell plan 2018-2029

Region Blekinge har fått "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029" på remiss från Trafikverket. Svar ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast 30 november 2017.

Region Blekinges yttrande utgår från hur vi uppfattar att den nationella planen svarar upp mot regeringens mål för transporter och infrastruktur applicerat på behoven av en utveckling i Blekinge, en del av Sydsverige.

### Det sydsvenska perspektivet

Inledningsvis kommenterar vi planförslaget ur ett sydsvenskt perspektiv. Vi sex regioner i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Halland, Skåne och Blekinge samverkar politiskt sedan 2015 inom bl. a infrastruktur och kollektivtrafikområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen. Vi har gjort en gemensam prioritering av namngivna åtgärder inför en ny nationell plan som bedöms ge bästa förutsättningar för Sydsveriges och Sveriges tillväxt. Vi noterar att stora delar av åtgärderna har tagits med i planförslaget, störst nytta uppnås emellertid först när förslagen tas med i sin helhet, eftersom satsningarna är beroende av och samspelar med varandra.

De Sydsvenska prioriteringarna sammanfattas i tre områden;

- **Interregional tillgänglighet.** Tillgängligheten till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige är mycket viktig, 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Vi utgår från att nya stambanor byggs ut och att det sker genom särskild finansieringsform. Utbyggnaden bör samordnas med förbättringar av sidobanorna och den regionala tågtrafiken. Regeringens utpekande i direktivet att påbörja byggandet av ny stambana Lund-Hässleholm kommer då den står klar att omgäende bidra till ökad interregional och regional nytta.
- **Sammanknutet Sydsverige.** Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som godstrafik. Regionerna satsar årligen ca 4 miljarder av skattemedel för att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik. Det torde motsvara 50 miljarder under planperioden. För att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken krävs såväl underhåll som investeringar. Vi ser en dialog med Trafikverket kring det planerade underhållet som angeläget för att kunna bistå med de regionala aspekterna i exempelvis

tid och rum för underhåll och planeringen av trafiken under underhållsperioderna.

- **Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter.** Sydsveriges strategiska läge i förhållande till utrikeshandeln gör att en väsentlig del av Sveriges export och import passerar genom området varje år, 31 % av exportvärdet och 41 % av importvärdet. Sydsverige har därmed en nyckelroll i TEN-T nätverkets svenska del och kopplingen till omvärlden. Vi ser att nätverket behöver knytas mot Sydsveriges östersjöhamnar för att få en bättre koppling till viktiga och växande marknader i Polen och Baltikum och vidare österut. Sydsveriges skogsnäring omfattar hela 20-25 % av rikets tillväxt inom segmentet vilket innebär stora volymer för transportnätet och hamnarna. Vi ser positivt på åtgärder för att implementera BK4.

### **Planförslaget utifrån regeringens politik applicerat på Blekinge**

Regeringen säger inför propositionen att den nationella planen kommer att fokusera på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen och på att möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem. Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transporter ska vara en central faktor för vilka investeringar som ska göras.

Regeringen prioriterar i propositionen ett antal samhällsutmaningar där transportsystemet spelar stor roll. Beroende på valet av insatser i förslaget till nationell plan kan en åtgärd ha effekt på flera av regeringens samhällsutmaningar. Ett exempel är att en ökad satsning på järnvägen i Sydsverige gör att det regionala tågresandet kan utvecklas, det stärker arbetsmarknaden och leder mot klimatomålet. Regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg är ett viktigt led i att uppnå ett hållbart transportsystem och öka näringslivets konkurrenskraft.

Den nationella planen förväntas svara upp mot de samhällsutmaningar regeringen framställt i propositionen.

### **Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer och investeringar för ett ökat bostadsbyggande**

Region Blekinge välkomnar satsningen på järnvägen som med väsentligt ökat underhåll och investeringar gör det möjligt för oss att driva regional tågtrafik och för näringslivet att transportera gods på järnvägen.

Vi ser en dialog med Trafikverket om de treåriga drift- och underhållsplaner som ska upprättas som viktig. I en sådan kan dels den trafik som pågår och den som planeras inom Sydsveriges regioner samordnas med större underhållsinsatser i tid och rum.



Det kan inte vara meningen att planen enbart ska främja insatser som leder till ökat bostadsbyggande i de tre storstadsregionerna. I sydöstra Sverige räknar Kalmar, Växjö och Karlskrona med övriga kommuner i berörda arbetsmarknadsregioner att bygga 30 000 nya bostäder de närmaste 25 till 30 åren. Med en infrastruktur som ger förutsättningar för bra kommunikationer bör en bostad som byggs i sydöstra Sverige vara lika viktig för staten som en bostad som byggs storstadsregionerna.

I Blekinge planeras i närtid och byggs nu ca 2000 bostäder i innerstäderna i stationsnära lägen. Det medför ett minskat behov av egen bil och främjar kollektivtrafik och cykel som primärt transportslag. En första etapp av förbättringar på Blekinge kustbana för att minska restiden finns med i planförslaget. För att förtydliga vikten av investeringen finns en överenskommelse om samfinansiering med. Mot bakgrund av de positiva effekter som uppstår av samspelet mellan ökad kollektivtrafik och bostäder i centrala lägen borde järnvägsinvesteringen ha en given plats i planen utan behov av samfinansiering. Här skulle vi vilja se att samverkan mellan infrastruktur för kollektivtrafik och bostadsbyggande i ökad omfattning premieras i planen också i ett län som Blekinge.

### **Förbättra sysselsättningen i hela landet**

I ett sammanknutet Sydsverige vill vi skapa större sammanbundna och funktionella regioner. I östra delen av Sydsverige är E22 mellan Trelleborg och Norrköping den pulsåder som håller ihop städer, hamnar och verksamheter av betydelse för den regionala utvecklingen. Det är 3 mil mellan varje stad Karlskrona-Ronneby-Karlshamn-Sölvesborg-Kristianstad som gör att för Blekinge är E22 av fundamental vikt.

Vägplan pågår för sträckan Lösen-Jämfjö och vi förutsätter att byggstart kan påbörjas som planerat 2020. I planförslaget finns sträckan Ronneby öst-Nättraby med vilket är mycket positivt och angeläget då kapacitetstaket för vägen i dess nuvarande skick är nära förestående. Beslut finns efter vägutredning och vägplan bör påbörjas snarast i första hälften av planperioden för att undvika den trafikinfarkt som annars uppstår.

Att riksväg 27 inte är en del i det nationella vägnätet förstår vi inte då vägen är en viktig transportkorridor i Baltic Link, ett internationellt flöde mellan Gdynia i Polen via hamnen i Karlskrona och Skandinavien. I Gdynia kopplar transportkorridoren Baltic-Adriatic Corridor vidare genom Centraleuropa till Adriatiska havet. Riksvägarna 27 och 15 Karlshamn-Halmstad är två viktiga transportstråk som bör kopplas samman med TEN-T korridoren Scan-Med. Större delen av medlen i såväl nuvarande som kommande länsplaner går till att bygga ut riksväg 27 till mötesfrihet. Det betyder det att riksväg 15 med stort behov av ökad trafiksäkerhet inte kan förbättras med de små medel som finns i länsplanen för Blekinge. Med riksväg 27 i nationell plan hade medel i länsplanen frigjorts till att säkerställa en acceptabel trafiksäkerhet och tillgänglighet på riksväg 15.

## Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Möjligheterna att stärka näringslivets konkurrenskraft tar stort utrymme i propositionen. Sverige är ett exportberoende land som har mycket att vinna på starka internationella samarbeten. I Trafikverkets prognoser ökar godstransportflödena på de prioriterade funktionella väg- och järnvägsstråken och vid de stora hamnarna.

I planförslaget skriver Trafikverket 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."

Region Blekinge välkomnar att Trafikverket ser Blekinges roll i Sveriges export- och importflöde men vi ser att ökningen i handel är här och nu. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker godstransporter över Blekinges hamnar.

Blekinges tre hamnar står sammantaget för landets sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona har ökat med i snitt 7-8 % per år under senaste tioårsperioden. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år.

I propositionen tas också den allt större tjänstehandeln upp mellan länderna runt Östersjön. En väl utbyggd infrastruktur och transportförsörjning ger bättre förutsättningar för näringslivets aktörer, medborgare och institutioner att använda fördelarna med ett EU utan inre gränser. Det är därför angeläget att utveckla samarbetet med övriga länder runt Östersjön. Stena Line i Karlskrona har nyligen utökat till fyra färjor med 22 avgångar per vecka till Gdynia och lika många ankomster, dvs. 44 turer. DFDS i Karlshamn har tre färjor till Klaipeda med motsvarande 18 turer per vecka.

Svensk basindustri är beroende av fungerande godstransporter. Regeringen vill att järnvägens roll ökar genom att en större del av de långväga godstransporterna sker via järnväg och sjöfart än idag. Järnvägssystemet står inför utmaningen att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att medge efterfrågade transportlösningar. Basindustrins behov av transportkorridorer för sin export kan förbättras genom ökad koordinering av TEN-T:s stomnätsskorridorer som berör Östersjöregionen.

*Region Blekinge vill vara tydlig med att vi anser att planförslaget i detta sammanhang inte responderar mot regeringens vilja att förbättra förutsättningarna för näringslivet.*



Det kan i vissa fall bero på att Trafikverket inte har en klar bild över utvecklingen i grannländerna runt Östersjön och utvecklingen av transportstråk mot öster och Centraleuropa. Hamnverksamheten vid Blekinges hamnar säger mer om den accelererande marknaden i öst än vad Trafikverkets prognoser visar. Med en bättre bild skulle insikten öka i de behov av förbättringar av infrastrukturen som finns på den svenska sidan av Östersjön. Därmed skulle vi se fler satsningar i planförslaget för Blekinge som stärker basindustrins förutsättningar än vad som kan utläsas nu.

Trots att Regionsamverkan Syds sex regioner samfällt prioriterat två specifika godstransportprojekt, triangelspår i Alvesta och Sydostlänken så saknas den senare i planförslaget. Genom en upprustning av järnvägen mellan Olofström och Älmhult och en utbyggnad på ca 16 km till Blekinge kustbana blir Sydostlänken ett starkt tillskott i det nationella transportsystemet på järnvägen. En gen. transportväg skapas som kopplar samman TEN-T korridoren Scan-Med i Sverige till den ökade handeln mot växande marknader i östra Europa och Asien.

Volvo Cars miljardinvesterar i Sverige varav stora satsningar görs i Olofström. I planförslaget föreslås spårbyte. Möjlighet finns till elektrifiering vid en utökning av investeringsramen med 10 %. Även behovet av ökad kapacitet på Älmhults bangård erfordrar utökad ram. Järnvägen är en livsnerv för Volvo Cars transporter av tunga karosseridetaljer till sammansättningsfabrikerna i Sverige och utomlands. Statens motprestation i planförslaget är nödvändig men ytterst blygsam.

Staten avsäger sig också genom planförslaget den ökade samhällsnytta som uppstår i en elektrifiering av den befintliga järnvägen och utbyggnaden av den länk som felas.

Genomsnittlig NNK för järnvägsinvesteringarna i planen anges till 0,1 och ett nettonuvärde på nio miljarder kronor. I Trafikverkets samhällsekonomiska analys genererar Sydostlänken ensamt en nytta som motsvarar fem miljarder efter att kostnaden dragits av. NNK blir 1,38 vilket är mycket högt för en järnvägsinvestering. I kalkylen ligger emellertid den minskning av dieselskatt på ca tre miljarder som uppstår vid överflyttningen av gods från väg till järnväg och en elektrifiering av banan vilket minskar NNK till 0,5.

Det finns dessutom möjlighet att reducera kostnaden för staten genom vissa förändringar av den banstandard som järnvägsutredningen bygger på och som likväl uppfyller ändamålet. Den med- och samfinansiering som näringslivet, regioner och kommuner tecknat med Trafikverket är värd drygt 300 mkr. Inget av detta finns i den samhällsekonomiska kalkylen och minskar kostnaden med i storleksordningen 500-600 mkr. Därutöver kan medel från EU inom CEF-fonden sökas för just detta projekt.

Framför allt finner vi det anmärkningsvärt att belasta kalkylen med en drivmedelsskatt som direkt motverkar regeringens vilja att överföra gods från väg till järnväg.



*Region Blekinge vill uppmärksamma regeringen på att mycket lönsamma projekt som Sydostlänken riskerar att inte komma till utförande med de beräkningsgrunder som Trafikverket numera använder.*

### **Blekinge vill bidra till att skapa ett starkt Sverige**

Att Blekinge har en robust och fungerande infrastruktur är av största betydelse för hela Sverige. Blekinge har en strategisk position i södra Östersjöområdet. Stora investeringar har gjorts i TEN-T hamnarna i Karlshamn och Karlskrona med elektrifiering av spår och utbyggnad av kombiterminaler. EU har bidragit med medel utifrån perspektivet att knyta samman Blekinge via Motorways of the Sea med TEN-T stråken på andra sidan Östersjön. Verksamheten i hamnarna expanderar vilket också gäller näringslivet i regionen.

Vi satsar merparten av länstransportplanens mycket begränsade medel (532 mkr i förslaget) för att förbättra landförbindelserna till hamnarna. 20 % av medlen avsätts dessutom för att samfinansiera ökad kapacitet på järnvägen.

Region Blekinge ställer sig frågande till hur medlen till länsplanerna fördelas. Grafen över befolkningsutvecklingen 1990-2040 i planförslaget med en negativ utveckling för Blekinge och Kalmar län m.fl. från 2020 väcker frågor. Vad vill man ha sagt med den grafen? Baseras medelstilldelningen till transportplanerna på denna statistik så är risken uppenbar att den blir till en självuppfyllande profetia. Blekinge har ett större värde för Sverige än vad SCB:s befolkningsprognos visar.

OECD konstaterar i sin studie för Småland-Blekinge att infrastrukturen i sydöstra Sverige har varit sämre allt sedan efterkrigstiden. På grund av brister i infrastrukturen är tillgängligheten till de stora europeiska marknaderna mindre än regioner som ligger längre bort. Sydöstra Sverige behöver bättre infrastruktur.

När vi ser hur planförslaget har behandlat Sydostlänken så inser vi att det behövs bättre analysmetodik för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Värderingen av godstransporter behöver spegla dess betydelse för näringslivet och de investeringar som görs i basindustrin, hamnarna m fl. Kalkyler måste visa infrastrukturens, transporternas och industrins bidrag till den totala samhällsnyttan. Betydligt fler järnvägsinvesteringar för ökad persontrafik rymts i planförslaget än angelägna godsprojekt.

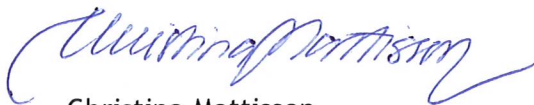
Ska regeringens vilja att i ökad omfattning överföra gods från väg till järnväg så behöver analysverktygen ses över och transparensen öka.

Region Blekinge saknar en medelstilldelning till länsplanen som görs med hänsyn till den funktion länets väg- och järnvägsnät och de centrala hamnarna har för näringslivet i Sverige. Om riksvägarna ska få en rimlig trafiksäkerhet och tillgänglighet som del i långväga transportstråk behövs ökade medel.

Vi ser Stadsmiljöavtalen som ett verkningsfullt verktyg för kommunerna att utveckla en hållbar stadsmiljö på ett sätt som inte funnits i nationell plan tidigare. Stadsmiljöavtalen har likheter med den statliga medfinansiering som fördelas via länsplanen. Alternativt kunde motsvarande medel i länsplanerna bidra till den regionala utveckling som har sin grund i politiskt förankrade planer i regionen. De medel som förslås avsättas till mötesseparering på det regionala vägnätet för att nå nollvisionen fyller ett viktigt behov. Med de ytterst begränsade möjligheter som finns att öka trafiksäkerheten i länsplanen blir det indirekt en nödvändig förstärkning. På vilka grunder Trafikverket ska fördela dessa medel framgår inte i nuläget.

I den nationella planen bör vikten av att knyta samman transportstråk och öka kapaciteten på järnvägen framgå tydligare. Medel ska inte behöva avsättas i länsplanen för att angelägna objekt ska komma med i Trafikverkets nationella plan.

Regeringen fäster största betydelse av att vidmakthålla och förbättra järnvägen. Härigenom kan långväga godstransporter överföras från väg till järnväg och det är ett robust bidrag till att minska transportsektorns klimatpåverkan. Sydsverige kan erbjuda basnäringen ökad tillgång till järnvägen genom en upprustning och utbyggnad av Sydostlänken som kopplar samman mellersta och södra Sverige och marknader utanför Sverige med sjöfart. Via Blekinges hamnar och färjerederier har näringslivet transportvägar mot öster och Centraleuropa vilket stärker näringslivets konkurrenskraft. Blekinge kan bidra till hela Sveriges tillväxt och en hållbar utveckling om förutsättningar skapas för godstransporter på järnväg och sjöfart som minskar utsläppen av växthusgaser.



Christina Mattisson

Regionstyrelsens ordf.