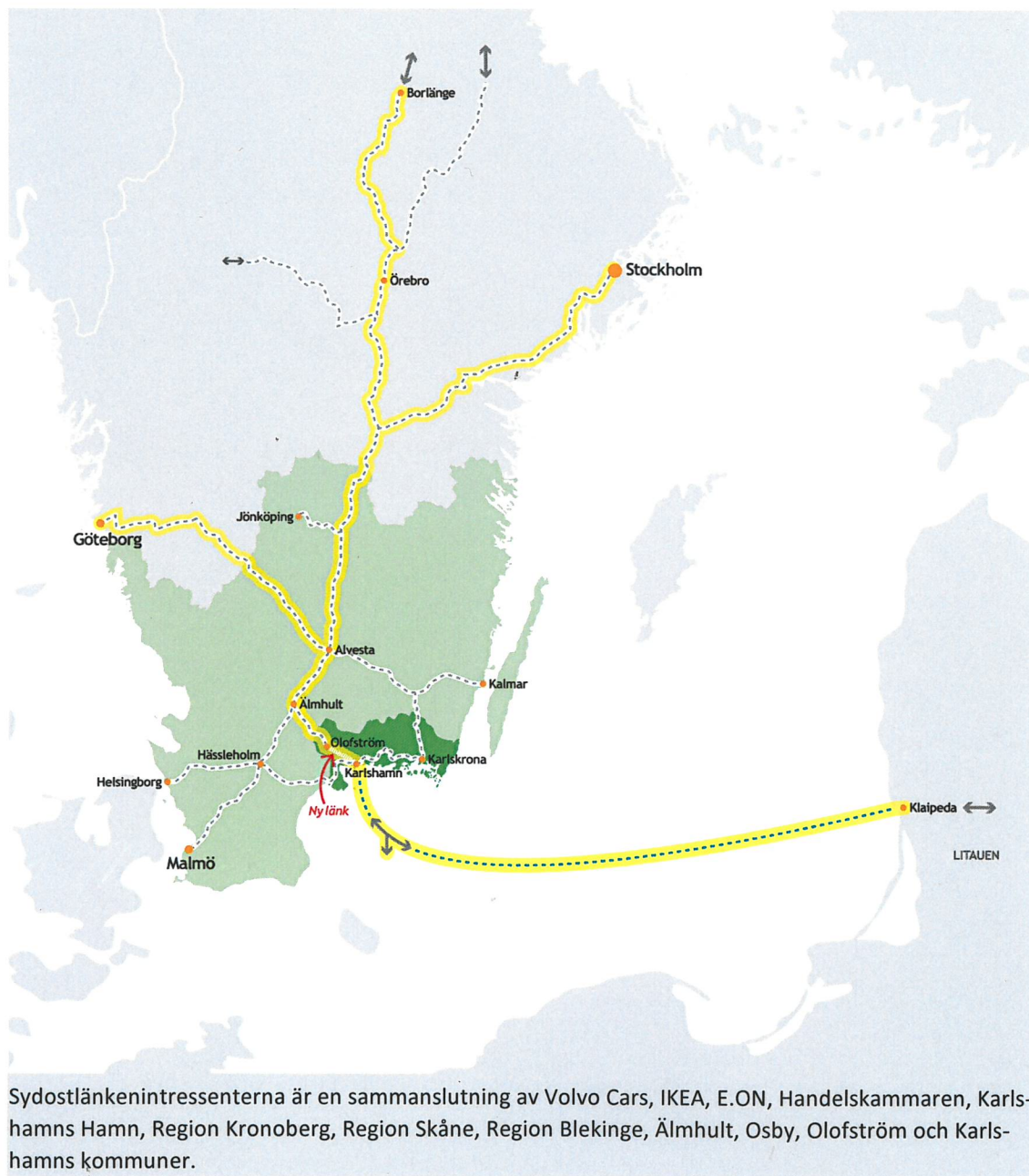


Remissyttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, N2017/05430/TIF

Sydostlänken – öppnar upp nya transportvägar för svensk basindustri



Sydostlänkenintressenterna är en sammanslutning av Volvo Cars, IKEA, E.ON, Handelskammaren, Karlshamns Hamn, Region Kronoberg, Region Skåne, Region Blekinge, Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamns kommuner.

Få projekt flyttar över gods från väg till järnväg i den storleksordningen att det får en effekt på dieselskatten med 3 miljarder.

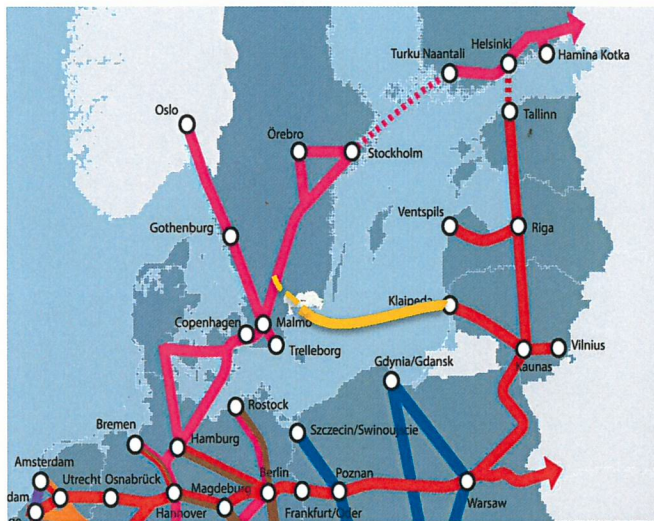
Utifrån regeringens proposition och direktiv finns synnerligen starka skäl för regeringen att ta med Sydostlänken i den nationella transportplanen.

Resultatet av Trafikverkets järnvägsutredning 2013 visar att upprustningen av järnvägen och en utbyggnad av den felande länken på drygt 16 km är samhällsekonomisk lönsam. Den samhällsekonomiska analysen i underlaget till förslaget till nationell plan understryker detta.

Sydostlänken svarar upp mot regeringens prioriterade utmaningar

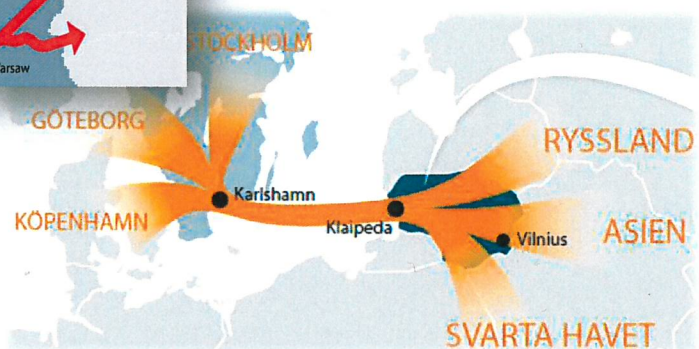
Sydostlänken förbättrar förutsättningarna för näringslivet och bidrar till transportsektorns minskade utsläpp av växthusgaser. Sydostlänken skapar utrymme i järnvägssystemet som inte tidigare funnits och ökar kapaciteten på ett hårt ansträngt järnvägssystem i Sydsverige.

- ❖ Sydostlänken blir ett starkt tillskott i det nationella transportsystemet på järnvägen som kopplar samman mellersta och södra Sverige. En gen transportväg skapas som kopplar samman TEN-T korridoren Scan-Med i Sverige till TEN-T korridorer på andra sidan Östersjön och den ökade handeln mot växande marknader i östra Europa och Asien. För första gången har svensk export i år gått om importen från Kina. Blekinges hamnar i TEN-T nätet har ökat med 7-8 % årligen den senaste 10-årsperioden vilket vida överstiger Trafikverkets prognoser.



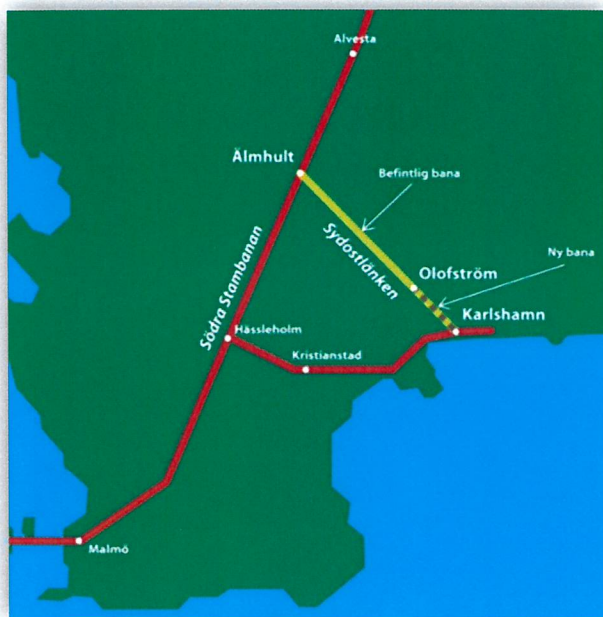
EU kartans stomnätsskorridorer, med Motorways of the Sea Karlshamn-Klaipėda.

Via Klaipėda går järnvägstransporter till bl.a. Kazakstan och Kina vars gigantiska satsning på Sidenvägen kan medföra en koppling till Sverige/ Karlshamn via Litauen. 2016 gick 2 200 tågtransporter Kina-Polen med mål om 5000 inom några år.



- ❖ Det internationella handelsutbytet via Blekinge ökar och kraven på effektiv tågtransport hänger inte med behovet, vilket särskilt gäller långa tunga transportflöden som transiteras via Karlshamns hamn. I hamnen har investeringar gjorts i kombiterminal, elektrifierade spår m.m. för 150 mkr, kommande investeringar för ca 500 mkr planeras. År 2013 hade tågoperatörerna till Karlshamns hamn 5 tåglägen per vecka jämfört med 19 tåglägen nästa år.
- ❖ Volvo Cars miljardinvesterar i Sverige varav stora satsningar görs i Olofström varifrån ca 70 miljoner plåtdetaljer lämnar fabriken i år. E.ON i Karlshamn transporterar 90 000 ton propangas nästa

är till den svenska basindustrin bl. a SSAB i Borlänge. IKEA har betydande transporter via kombi-terminalen i Älmhult och har likt andra företag däribland Södra Cell, stora Enso och Tarkett aviserat att överföra gods från lastbil till tåg med en utbyggd Sydostlänk.



Transportvägen mellan Karlshamn och Älmhult via Hässleholm är 132 km med möten på upp till 9 platser och för vissa tåg lokrundgång i Hässleholm. Vagnslaster däremot till och från Blekinge går ner till Malmö för att vända, bl. a E.ON:s transporter. Järnvägsanslutningen mot Blekinge har stora brister som medför långa transporttider och ökar störningskänsligheten på hårt belastade spår.

Med Sydostlänken minskar transportvägen med 70 km och i vissa fall med 230 km då vagnar går ner till Malmö för att vända. Ledtider minskar och robustheten ökar väsentligt, viktiga faktorer för att industrin i högre grad ska välja att överföra gods från väg till järnväg.

I Trafikverkets förslag till nationell plan saknas Sydostlänken vilket är anmärkningsvärt.

I planen föreslås spårbyte för 240-295 mkr, vid en ökning av ramen för investeringar är en elektrifiering av befintlig bana för 861 mkr möjlig. Summa ca 1 130 mkr. I den samhällsekonomiska analysen beräknas kostnaden för hela Sydostlänken vara 2 652 mkr (prisnivå 2015). Tillkommande investering för ett drygt 16 km nytt spår och mötesstationer på befintlig bana blir då 1 520 mkr.

Samhällsnyttan i Trafikverkets samhällsekonomiska beräkning motsvarar 5 000 mkr efter att kostnaden dragits av. Nettonuvärdeskvoten NNK 1,38 är mycket hög för en järnvägsinvestering. Få namngivna järnvägsprojekt i planen kan uppvisa en sådan nytta, om ens några som likt Sydostlänken avser industrins behov av godstransporter.

I kalkylen har emellertid lagts in den minskning av dieselskatt som uppstår av överflyttningen av gods från lastbil till järnväg och en elektrifiering av banan beräknat till 2 970 mkr. Den lägre nytta som därvid uppstår, men positiv (NNK 0,5) kan vara en orsak till att Trafikverket inte har prioriterat projektet.

Att belasta projektet med minskade drivmedelsintäkter är anmärkningsvärt. En överflyttning av transporter på väg till elektrifierade tågtransporter ligger i regeringens inriktning för transportinfrastrukturen.

Förslag till omvänd utbyggnadsordning och finansiering

Järnvägen mellan Olofström och Älmhult är en livsnerv för Volvo Cars tunga transporter. Med ca 50 järnvägstransporter i veckan motsvarande drygt 70 000 lastbilar per år måste järnvägen vara farbar.

Volvo ser en risk i att ett spårbyte som måste koordineras med transporterna tar många år att genomföra och riskerar att medföra oacceptabla störningar i produktionen.

Genom att bygga ut den länk på ca 16 km som saknas före upprustningen av den nuvarande banan får man den nödvändiga kopplingen till Blekinge kustbana som Volvo kan använda under den tid som upprustningen görs. Det medför att spårbyte och elektrifiering kan göras rationellt under kortare tid och därmed till lägre kostnad. Det finns även möjlighet att med vissa förändringar av den banstandard som kalkylen grundar sig på minska kostnaden, men ändå uppfylla ändamålet där gods-transporterna primärt prioriteras. Med en spårgeometri som anpassas för 80/120 km/h istället för 100/160 km/h m.fl. åtgärder beräknas kostnaden minska med 225-300 mkr.

Den med- och samfinansiering som berörda regioner, kommuner jämte näringslivet tecknat med Trafikverket är värd drygt 300 mkr tillförs projektet. Därutöver finns möjligheter att få medel från EU inom CEF-fonden för just detta projekt vilket Region Blekinge erbjudit sig att vara behjälplig med.

Kostnaden i nationell plan skulle därvid minska med 525-600 mkr eller mer. Investeringen exkl. spårbytet för hela Sydostlänken skulle vara i storleksordningen 1 750 mkr.

Sydostlänken ska utifrån det samlade värdet och höga nyttan ha en plats i planen

Regeringen måste till skillnad från Trafikverket rimligen bedöma nyttan utifrån den inriktning man har anvisat inom transportpolitiken och då kan inte minskad dieselskatt belasta ett så angeläget projekt som Sydostlänken.

Nyttan i kalkylen är beräknad till 8, 7 miljarder innan kostnad och skatt dras av. Det är mycket, men kan ändå vara i underkant. Prognoser för godsflödesvolymerna i våra grannländer och utvecklingen i hamnarna är större än den Trafikverket räknar med. Vi föreslår regeringen att Sydostlänken ska utföras i sin helhet, vilket till fullo motsvarar regeringens politik för transportinfrastrukturen.

Trafikverket bör få i uppdrag att bygga den felande länken före upprustningen av den befintliga banan. Sydostlänkenintressenterna är beredda att med- och samfinansiera projektet. Med vissa förändringar av banstandarden och en rationell upprustning kan kostnaden minskas ytterligare.

För Sydostlänkenintressenterna


Christina Mattisson
Regionstyrelsens ordförande, Region Blekinge



i samarbete
med IKEA

e-on

