

Handläggare
Leif Petersson

Vår beteckning
KS.2021/1390 1.6.3

Er beteckning
I2020/02739

Datum
2021 01 29

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Baltic-Link Associations yttrande över ”Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder 2022 – 2033 och 2022 - 2037”.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram två förslag till inriktningsplanering för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022 – 2033 och 2022 – 2037.

Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Remissvar ska lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 29 januari 2021.

Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål nås.

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 ” Prognoserna visar att persontransporterna mätt i personkilometer förväntas öka med 28 procent mellan 2017 och 2040. Resandet med tåg ökar med 53 procent, medan resandet med bil förväntas öka med 27 procent. Drygt 70 procent av det totala resandet sker med bil, vilket innebär att ökningen mätt i antal personkilometer är störst för bilresor”. Vi ser därför vad gäller framförallt vägtransporter, 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 sedan tidigare att ”Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.” Mot bakgrund av detta mål vill Baltic-Link Association se ett större statligt

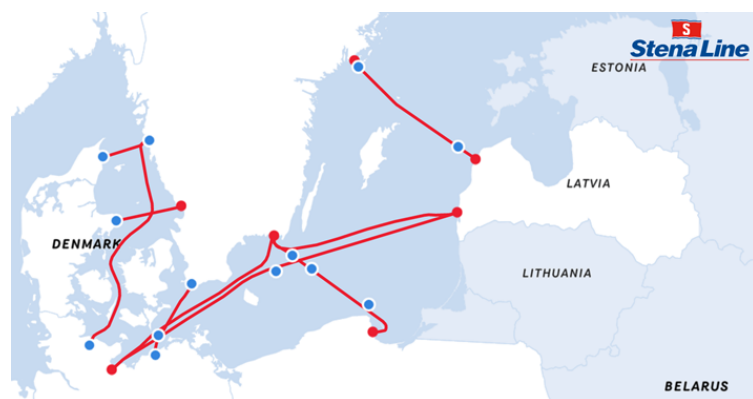
ansvarstagande för infrastrukturen mellan hamn och statlig infrastruktur vad gäller järnväg och väg. I hamnar med internationell och nationell betydelse måste det finnas statligt intresse att ta ansvar även för denna infrastruktur.

En hamn som den i Karlskrona med internationell trafik och som i Trafikverkets plan framhålls få en förhöjd internationell roll borde även klassificeras att ingå i TEN-T Core Network. Detta gäller även den så kallade Baltic-Linkkorridoren mellan Karlskrona och Göteborg (Rv 27 och Kust till Kustbanan). Kust till Kustbanan uppfyller redan i huvudsak kraven i TEN-T Core Network enligt ÅVS Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona TRV 2019/16039.

Baltic-Link Association samarbetar därför sedan 11 juni 2018 enligt samverkansavtal med Amber Road Cities Association och the Association of Polish Regions of Baltic-Adriatic Transport Corridor för utveckling av sammankoppling mellan Baltic-Link korridoren och Baltic-Adriatic Transport Corridor. Bland annat i ett gemensamt seminarium, VII Forum of the Baltic-Adriatic Transport Corridor med representanter från EU, Anne Elisabet Jensen Coordinator of the Baltic-Adriatic Transport Corridor, Polska myndigheter, intresseorganisationer och näringsliv.

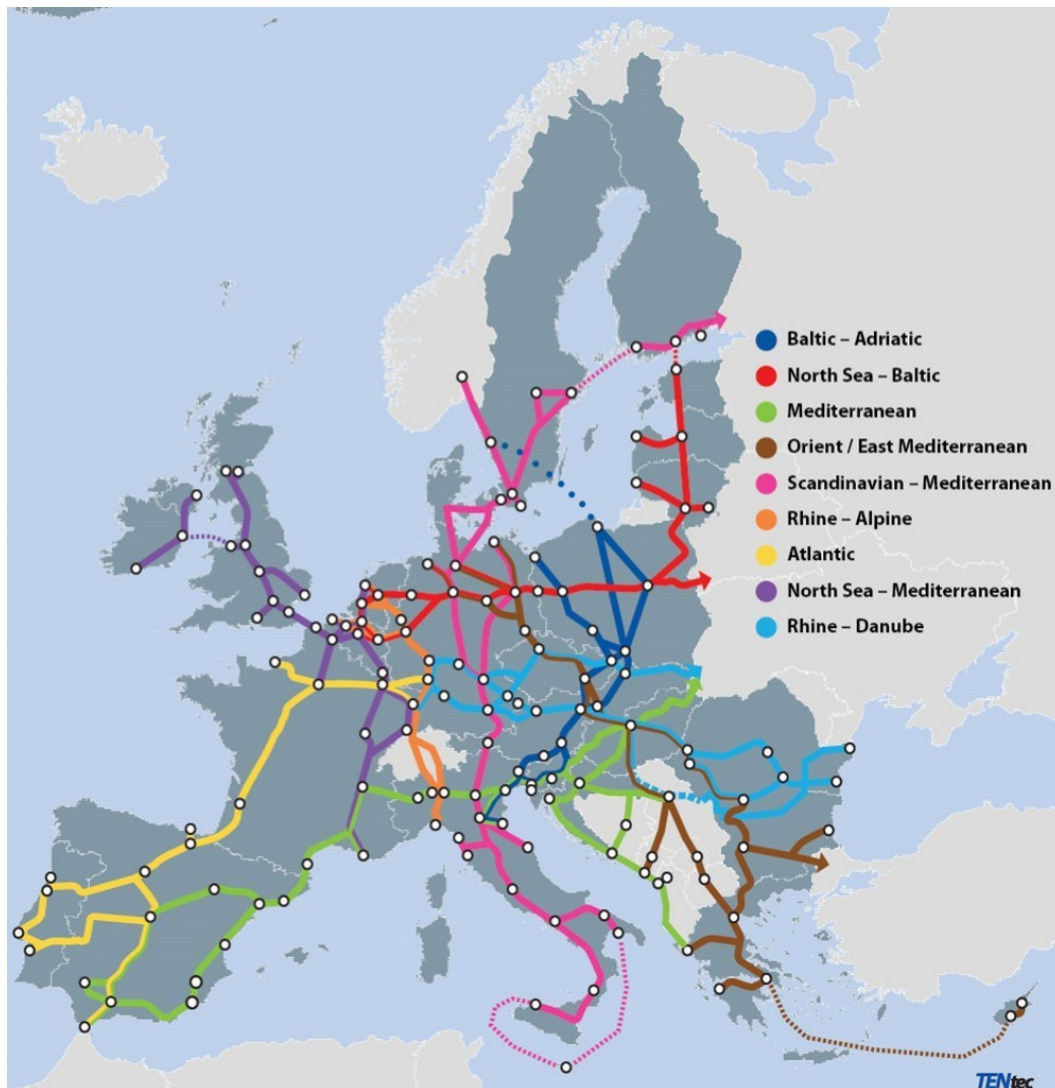
Baltic-Link Association konstaterar att med en ökad östorienterad handel mot växande marknader i Polen och Baltikum samt vidare transportkedjor till och från Medelhavet och Asien kommer sydöstra Sveriges strategiska roll förstärkas, inte minst hamnarna i Blekinge. Från Baltic-Link Associations sida vill 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 starkt också poängtera att i realiteten redan existerar och ständigt utvecklas det ökande godsflödet. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker ökande godstransporter till och från Blekinges hamnar.

I 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, har redan betydande investeringar gjorts. Sedan augusti 2020 har dessutom en ny färjeförbindelse öppnats mellan Liepaja-Karlskrona och Travemünde vilket ytterligare ökar trycket på anpassad infrastruktur.



Källa: Stena Line Freight

Trans-European Transport Network (TEN-T)



Vidare om man inte ser betydelsen av transportkorridoren Gdynia – Karlskrona och dess naturliga förlängning av Baltic-Adriatic Corridor så blir det svårt att sedan se riksväg 27 i sitt internationella sammanhang om inte riksväg 27 klassificeras som nationell stamväg.

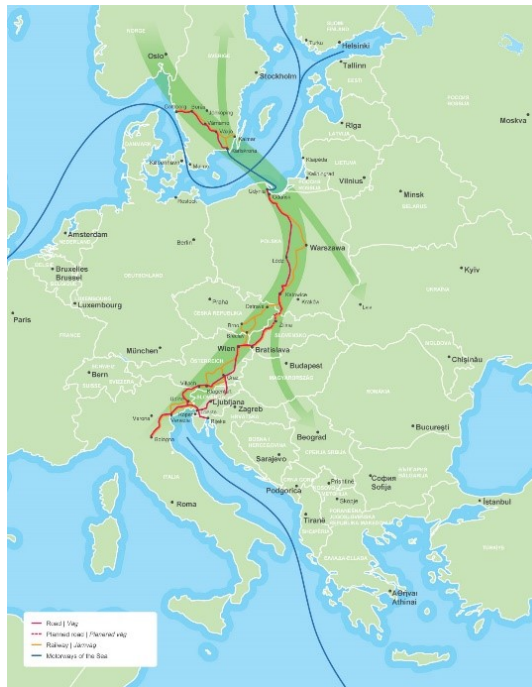
Att riksväg 27 ska klassificeras som nationell stamväg, ligger också helt i linje med EU:s planer, se nedan citat från Commissioner Adina Vălean's tal 23 juni 2020:

“It is also time for an update of the network. As mentioned earlier the idea is not lose focus on the main objective for 2030. However, minor adjustments will certainly be needed, and accommodated – for example the inclusion of missing cross-border connections or enhanced connectivity for some peripheral regions.”

Det anmärkningsvärda är att ingen översyn av det nationella stamvägnätet har gjorts sedan 1991, det vill säga för 30 år sedan. Under dessa 30 år har en stor förändring och utveckling skett av transport- och handelsmönster. Rv 27 har under dessa år blivit en pulsåder för transporter till och från det nya öppna Europa.



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 befintlig planläggning.

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

Baltic-Link Association kan konstatera att den nuvarande indelningen i fyra regionala transportplaner samt nationella planen, är ett stort hinder för gemensam planering.

Baltic-Link Association menar således att Rv 27 ska ingå i det nationella stamvägnätet utgöra en förlängning av Baltic-Adriatic Corridor och erhålla Europavägstatus.

Kust till kust-banan

Åtgärdsvalsstudien Kust till Kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona har initierats för att hantera det uppdrag Trafikverket fick av regeringen i samband med fastställandet av nationell plan 2018–2029. Uppdraget innebär att Kust till kustbanan, som en av 16 utpekade brister, ska utredas med målsättningen att dessa är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

I Åtgärdsvalsstudien rekommenderas följande åtgärder:

- Ökad tillgänglighet som skapar förutsättningar för regional utveckling i stråket.
- Minskad klimatpåverkan från persontrafik och godstransporter i stråket.
- Ökad kapacitet på järnvägen för att möjliggöra fler person- och godstransporter.
- Förbättrad robusthet i järnvägsnätet som medger god återställningsförmåga samt alternativa transportvägar.
- Fortsatt god punktlighet i stråket

Det är dock mycket problematiskt med avsaknad av dubbelspår Växjö-Alvesta. 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 fastslagit att betydande brister i kapacitet, användbarhet, punktlighet och robusthet kommer kvarstå på Kust till kust-banan är också mycket oroande.

Detta tas också upp 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 en eventuellt framtida höghastighetsbana.

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. Godstrafiken är framförallt av nationell betydelse eftersom den utgör en viktig länk mellan sydöstra Sverige och Göteborg. Baltic-Link Association vill förtydliga att denna länk också är av internationell betydelse. I perspektivet av eventuell framtida höghastighetsbana 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.

Avslutningsvis konstaterar Baltic-Link Association att regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ramförslag för både 12 och 16 år. Från inriktningsunderlaget framgår det inte att det finns någon fördel med att förlänga planperioden. Det leder varken till en ändrad inriktning eller större tydlighet om när de större investeringsobjekten ska vara färdiga. Det finns därmed ingen anledning till en förlängning av planperioden.

För Baltic-Link Association

Sandra Bizzozero
Ordförande
Kommunstyrelsens ordförande
Karlskrona

Gottlieb Granberg
Vice ordförande
Kommunstyrelsens Vice ordförande
Värnamo