

Banverket
Vägverket

Yttrande över förslag till reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg och järnväg

Sammanfattning

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag av Regeringen att lämna reviderade förslag till långsiktiga investeringsplaner för väghållning respektive banhållning för perioden 2004-2015. Verken har nu i gemensam remiss översänt sina planer för yttrande och remisstiden sträcker sig till den 18 maj 2007.

Nätverket Baltic-Link Association, som är en intresseförening för transportkorridoren Baltic-Link vill med anledning av detta avge följande yttrande:

Inledningsvis vill vi kraftfullt påpeka orimligheten i det faktum att trafikverken i praktiken åläggs ett besparingskrav i samband med begärd revidering. Detta i ett läge då behovet av förbättrad transportinfrastruktur är mycket stort i stora delar av landet för att möta de ökande resandeströmmarna och de växande godsflödena. Revideringen innebär att verkens investeringsramar räknas om från 2004 års prisnivå till 2007 års prisnivå och att viss uppräknings görs av dessa ramar med hjälp av KPI. Denna uppräknings motsvarar dock på intet vis den faktiska kostnadsökningen som skett under perioden för denna typ av anläggningsarbeten. En fortsatt sådan räkneövning kommer att bli ödesdiger för landets samlade transportinfrastruktur!

Den pågående handels- och transportutvecklingen i Sydöstra Österjöområdet talar dessutom för att besparingar i infrastrukturinvesteringar i nuläget är direkt fel väg att gå och att Kust-till-kust banan snarast bör upprustas och att planerade åtgärder på banan bör genomföras enligt gällande plan. Detta både vad gäller delen Mölnlycke-Rävlanda (Göteborg-Borås), Värnamo bangård och delen Emmaboda-Karlskrona. Detta sagt inte minst med hänsyn tagen till persontransporterna utmed stråket, vilka under de senaste åren ökat kraftigt och fortsätter att öka. Dessutom vill vi i detta sammanhang påpeka vikten av att genomföra funktionsanpassningen av Alvesta bangård inklusive planerat resecentrum. Därmed bör Kust-till-kust banan redan i nuläget ingå bland de objekt som prioriteras i Banverkets revidering av framtidsplanen 2004-2015.

Det är nätverket Baltic-Link Associations gemensamma och bestämda uppfattning att upprustningen av Kust-till-kust banan är den i särklass viktigaste infrastrukturensatsningen för sydöstra Sveriges framtida utveckling och för utvecklingen av den svenska delen av transportkorridoren Baltic-Link i sin helhet.

Detta inte minst med anledning av den numer rikskända "Kina-etableringen" i Kalmar där företaget Fanerdun Group AB kommer att etablera ett center i Kalmar, där kinesiska grossistföretag ska presentera sina produkter för den europeiska marknaden. Centret, som kommer att omfatta 70 000 kvadratmeter, blir en viktig knutpunkt dit grossister från hela Europa kommer för att göra sina beställningar. Totalt kommer det att finnas utställningslokaler för 1 000 företag. Dessutom kommer Fanerduns huvudkontor i Europa att förläggas i anslutning till centret.

Post:
Box 1222
SE-351 12 VÄXJÖ

Visit:
Västra Esplanaden 18

Phone:
+46 470 415 39
Telefax:
+46 470 265 68

Mobile:
+46 733 76 85 91
E-mail:
per-olof.lofberg@kommun.vaxjo.se

Denna etablering kommer i sig att medföra ökade transporter i området, vilket gör det ytterst angeläget att den bakomliggande infrastrukturen och logistiken fungerar. I detta sammanhang spelar Kust-till-kust banan en betydande roll.



Planskiss över etableringen av Fanerdun Group AB

Dessutom utgör Kust-till-kust banan en av de starkaste byggstenarna i den av föreningen nyligen inlämnade ansökan avseende "Motorways of the Sea", vilken i skrivande stund bereds av Näringsdepartement tillsammans med Sjöfartsverket. Det är föreningens uppfattning att enbart detta torde utgöra grund för att ta med upprustningen av Kust-till-kust banan i sin helhet i Banverkets reviderade framtidsplan.

Bakgrund

Nätverket för Baltic-Link Association har sedan flera år genom EU-projekten SEBTrans och SEBTrans-Link arbetat och drivit frågor avseende godsflöden, terminalstrukturer och transporter i Östersjöområdet. Baltic-Link Association är ett nätverk av kommuner, regioner och länsstyrelser utmed transportstråket Baltic-Link, se bilaga 1.

Nätverkets främsta uppgift är att följa upp det arbete som nedlagts inom projekten SEBTrans och SEBTrans-Link.

Utgångspunkter

När det gäller Banverkets revidering av framtidsplanen för järnväg anser vi att Banverket frångått sina direktiv avseende denna revidering då det gäller uppsatta prioriteringskriterier. I uppdraget från Regeringen, även enligt egen utsago i rapporten, anges att vägledande för revideringen och prioriteringen av föreslagna åtgärder skall vara det statliga järnvägsnätet som ingår som prioriterade delar av det transeuropeiska nätet (TEN-T) samt den svenska delen av Motorways of the Sea.

Vi vill därför särskilt peka på att upprustningen av Kust-till-kust banan, del Emmaboda-Karlskrona, är del av en av Sverige och Polen prioriterad Motorways of the Sea ansökan, se bilaga 2, vilket inte alls berörts i revideringsarbetet.

Dessutom anger Banverket att hänsyn skall tas till objekt belägna i stråk med stora resande- och/eller godsmängder och som är nödvändiga för att dagens trafik ska kunna utnyttja järnvägssystemet med en acceptabel transportkvalitet. Man vill genom de nu prioriterade investeringsförslagen även uppmuntra till att en större del av dagens containertransporter skall gå på järnväg i stället för på väg med anledning av utvecklingen i Göteborgs hamn.

Vi vill i detta sammanhang påpeka att Kust-till-kust banan av idag inte kan sägas ha en acceptabel transportkvalitet med de förseningar och trafikstopp som ideligen uppstår. Vidare konstaterar vi att det med de i dag existerande kapacitetsproblemen inte finns förutsättningar att kunna utveckla den efterfrågade ökningen av containertransporter på Kust-till-kust banan, varför en upprustning och fler mötesstationer måste till. Även det faktum att företaget Fanerdun Group AB kommer att etablera ett center i Kalmar talar för en fortsatt prioritering av de tidigare fastställda och planlagda upprustningsåtgärderna på banan.

Dessutom är banan idag av så undermålig kvalitet att tågmaterial som trafikerar banan slits på ett otillbörligt sätt. Vi konstaterar dock att trots dessa ogynnsamma förutsättningar ökar personresandet utmed stråket.

Vidare vill vi peka på det goda arbete som bedrivits i nätverket Baltic-Link Association och där en järnvägsskyttel på Kust-till-kust banan mellan hamnarna Göteborg och Karlskrona med ett stopp vid en planerad kombiterminal i Alvesta är nära förestående. När det gäller Alvesta vill vi här även påpeka Alvesta bangårds roll och betydelse för flera övriga banor i landet. Det är av yttersta vikt att snarast funktionsanpassa denna bangård med tillhörande nybyggnation av ett modernt resecentrum i synnerhet utifrån kriteriet transportkvalitet, men även ur ett säkerhets- och tillgänglighetsperspektiv.

I den reviderade framtidsplanen redogörs även för de av Riksdagen fastställda transportpolitiska målen och hur de nu föreslagna åtgärderna knyter an till dem. Enligt de transportpolitiska målen är det viktigt att tillgängliggöra transportsystemet genom åtgärder som förkortar res- och transporttider samt utvecklar godsstråk och noder.

Det är även viktigt att kvaliteten höjs genom åtgärder som ökar möjligheten för kombitrafik och förbättrar kapaciteten och punktligheten. Viktigt är även att bidra till en stärkning av näringslivets konkurrenskraft genom förbättrade anslutningar till hamnar. Dessutom bidrar investeringar i nya resecentra till ett mer jämnt och tryggare transportsystem.

Det är för oss mycket märkligt att Banverket, med ovanstående för ögonen, kan komma till slutsatsen att senarelägga upprustningen av Kust-till-kust banan. I synnerhet då dessa upprustningsåtgärder skulle knyta an till samtliga de ovan redogjorda transportpolitiska målen. Åtgärder på Kust-till-kust banan skulle leda till förkortande av restider, utvecklande av gods och noder i form av en järnvägsskyttel mellan Göteborgs hamn och Karlskrona hamn med en kombiterminal i Alvesta, förbättring av punktlighet, ökad möjlighet för kombitrafik, bättre konkurrenskraft för det lokala och regionala näringslivet, inte minst med tanke på etableringen av Fanerdun Group AB. Dessutom skulle upprustningen, under förutsättning att objektet finns med i Banverkets framtidsplan och att investeringen genomförs i enlighet med tidigare förskotteringsdiskussioner mellan berörda regioner i sydost och Banverket, bidra till ett jämnt och trafiksäkrare transportsystem med anledning av det nya resecentrumet i Alvesta.

Med det ovan redovisade vill vi å det starkaste plädера för att upprustningsåtgärderna på Kust-till-kust banan lyfts in som prioriterade åtgärder i Banverkets reviderade framtidsplan,

Post:
Box 1222
SE-351 12 VÄXJÖ

Visit:
Västra Esplanaden 18

Phone:
+46 470 415 39
Telefax:
+46 470 265 68

Mobile:
+46 733 76 85 91
E-mail:
per-olof.lofberg@kommun.vaxjo.se

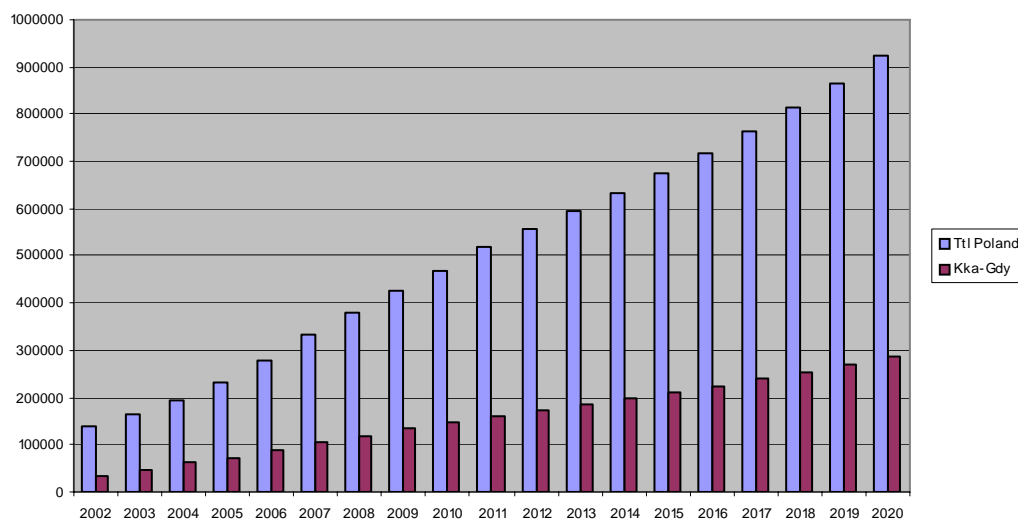
både vad gäller delen Mölnlycke-Rävlanda, Värnamo och Alvesta bangårdar samt delen Emmaboda-Karlskrona.

Erfarenheter från tidigare genomförda projekt

Med utgångspunkt i vad vi redan ser idag och vad de flesta bedömare anser vara en sannolik utveckling av godstransporterna i Östersjöområdet, anser nätverket Baltic-Link Association att Kust-till-kust banan redan nu bör ingå bland de strategiska banor som är av särskild betydelse för Sveriges transnationella godstransporter och därmed ingå i Banverkets reviderade framtidsplan.

Vidare kan vi redan nu konstatera att förbindelsen Gdynia – Karlskrona är en ”nyckellänk” för både Polen och Sverige för att inte säga Skandinavien.

Prognos, Cargo units by ferry Sweden-Poland and Stena's share



Trafiken mellan Karlskrona och Polen har vuxit stadigt under åren och är idag marknadsledande vad gäller passagerare (400 000) och personbilar (60 000), med närmare 50 % av totalmarknaden. Vad gäller lastfordon visar talen en ökning från 1997 på 470 % och under 2006 valde drygt 90 000 lastfordon Karlskrona – Gdynia linjen. Detta gör Karlskrona hamn till den största roro- och passagerarhamnen i Sydöstra Sverige avseende transporterade enheter och passagerare.

Denna utveckling stöds yttermera av det faktum att Stena Line nyligen utökat kapaciteten avseende linjen Karlskrona-Gdynia med ett tredje fartyg, vilket i nuläget betyder att man trafikerar linjen med tre turer per dag sju dagar i veckan.

Den betydelse som polackerna och EU tillmäter stråket Gdynia – Lodz kan bland annat utläsas av att vägförbindelsen (A1) och järnvägslinjen i samma stråk numera ingår i TEN-nätet (Trans European Network). Dessutom påbörjades den första utbyggnaden av länken i maj 2005 då A1, i en första etapp, byggs ut till motorvägsstandard mellan Gdynia och Torun.

Även på järnvägssidan görs stora satsningar, och trafik till södra Polen och söder om liggande länder har redan startats med pendeltåg från containerhamnen i Gdynia, vilken är belägen i anslutning till färjehamnen.

I ljuset av denna utveckling anser nätverket Baltic-Link Association det vara givet att Kust-till-kust banan skall ingå bland de banor och bandelar som kommer att finnas med i Banverkets reviderade framtidsplan 2004-2015.

Nätverket är dessutom övertygat om att stråket genom Polen vidare mot Slovakien, Ungern, Österrike och Italien inom en inte allt för avlägsen framtid kommer att utgöra ett av de viktigaste nordsydgående stråken genom Europa.

Projektet SEBTrans-Link undersökte vidare i ett av sina ”delprojekt” möjligheterna att skapa ett järnvägsbaserat brytpunktssystem längs Kust-till-kust banan. I en rapport som Inregia AB tog fram för projektets räkning var slutsatsen att det befintliga godsflödet längs Kust-till-kust stråket bör kunna utgöra ett tillräckligt underlag för en godspendel på järnväg mellan Göteborg och Karlskrona hamnar. För att möjliggöra en sådan godspendel har projektet SEBTrans-Link tillsammans med Karlskrona kommun och hamn, med bidrag från Interregfondens investeringspengar, utvecklat en terminal i Karlskrona hamn för att göra hanteringen av containrar och trailers till järnväg möjlig och konkurrenskraftig. Vi har dessutom, sedan en längre tid, fört diskussioner med intresserade operatörer och kunder för att realisera ovanstående brytpunktssystem, vilket vi nu hyser gott hopp om att kunna starta under 2007, vilket ytterligare påvisar banans internationella betydelse.

Nätverket Baltic-Link Association

Kopia för kännedom:

Infrastrukturminister
Åsa Thorstensson

Näringsdepartementet

Berörda kommuner och
regioner