

Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/IR

Datum
2009-10-29

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över ”Nationell plan för transportsystemet 2010 – 2021”

Härmed avger Baltic-Link Association sitt yttrande över trafikverkens förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010 – 2021. Baltic-Link är ett nätverk bestående av 4 regioner, 17 kommuner samt representanter för näringslivet längs riksväg 27 och kust- till kustbanan.

För Baltic-Links del ingår i Nationella planen Kust till kustbanan samt de delar av riksväg 27 som är nationell väg, nämligen delarna Karlskrona - Ronneby, Växjö – Hjortsberga och Borås – Göteborg.

Synpunkter

Det är positivt att vi nu har en gemensam nationell plan för hela transportsystemet. Detta leder med all sannolikhet till ett mer rationellt resursutnyttjande.

Den nationella planen omfattar de nationella vägarna och samtliga järnvägar.

Det är glädjande att upprustningen av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda, finns med i samtliga tre alternativ, nämligen Nivå 0, Nivå +15 % och Nivå -15 %. Denna satsning synes helt riktig bl.a. med hänsyn till den ”Systemanalys för Sydöstra Sverige – med fokus på järnvägsgodstrafik” som tagits fram och som visar att en upprustning av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda, ger störst samhällsekonomisk nytta när gäller transporter till Blekinges hamnar. Investeringen är också i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen dvs. att man i första hand ska prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur.

Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/IR

Datum
2009-10-29

I nivå 0 och +15 % är åtgärderna planerade till år 2010 – 2015, medan i nivå -15 % är åtgärderna planerade till år 2010 – 2021. Att flytta fram färdigställandet till år 2021 är inte acceptabelt, bl.a. med den satsning som regioner och kommuner gör på den spårbundna kollektivtrafiken på den aktuella sträckan. Vidare är det angeläget att flytta över mer gods på järnväg, och då inte minst de stora mängder som kommer in till Sverige från Polen via hamnen i Karlskrona och som i dagsläget uteslutande transporteras på bil. Vi vill i sammanhanget också påpeka att upprustningen av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda ingår i den ansökan som är inlämnad till EU gällande ”Motorways of the Sea 2009 - 2013” benämnd ”Baltic-Link, Gdynia – Karlskrona”. Om ansökan beviljas betyder detta att upprustningen gällande de sökta delarna av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda, måste slutföras under år 2013 för att EU-stöd ska kunna erhållas.

Bandelen Alvesta – Kalmar på Kust till kustbanan har stora kapacitetsbrister och är i praktiken fullbelagd. En kapacitetshöjning är nödvändig redan idag och ett måste för att kunna möta kraven på säkrare och ökad gods- och persontrafik, bl.a. för att svara upp mot den fortsatta utvecklingen av Linnéuniversitetet och SÖDRAs önskemål om mer gods på järnväg än för närvarande till sitt skogskombinat norr om Mönsterås. Åtgärderna på banan består i investeringar i Alvesta resecentrum och Växjö bangård med tillhörande resecentrum tillsammans med mötesspår i Åryd i Kronobergs län och Örsjö i Kalmar län. I en framtid kan det bli aktuellt med ytterligare mötesspår för att kunna bygga ut pendeltågssystem mellan Alvesta och Kalmar. I förslaget till nationell plan finns bara Alvesta resecentrum med i nivå 0/alternativ ram. Regionförbunden i Kalmar och Södra Småland kommer att teckna ett avtal med Banverket att medfinansiera samtliga nämnda objekt. En förutsättning för att medfinansiering ska vara möjlig är att samtliga objekt finns med nivå 0/alternativ ram i den nationella planen.

I Alvesta, som är knutpunkten mellan Kust till Kustbanan och Södra Stambana, har etablerats en combiterminal som genom avtal är gemensam för Växjö och Alvesta kommuner. Behovet av framkomlighet för godstågen är starkt ökande och krav om kompletteringar av spårkapacitet har redan rests från näringslivet i regionen.

Under rubriken centrala hamnar hänvisas i planen till hamnstrategiutredningens skrivning gällande de mest centrala hamnarna i landet. De hamnar som redovisas är Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn i samarbete med Karlskrona, Norrköping, Kapellskär, Gävle, Sundsvall och Luleå. Av dessa är det endast Karlskrona som inte är markerad som central hamn för gods i figuren nedan och som finns på sidan 87 i förslaget till nationell plan för transportsystemet.

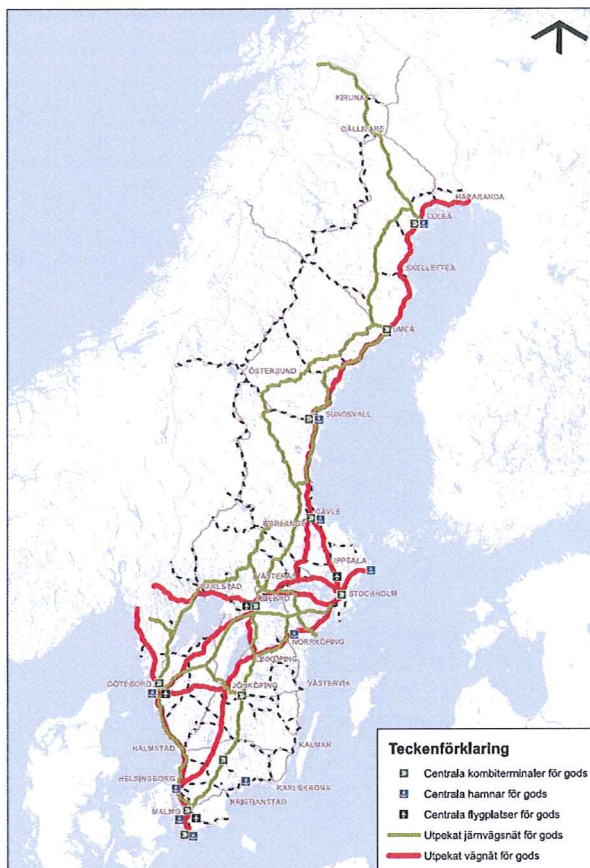
Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/IR

Datum
2009-10-29

Figur 12: Nationella nät och omlastningspunkter av särskild betydelse för dagens godstransporter. Noderna Jönköping och Örebro är föremål för särskilda utredningar beträffande lokalisering av kombiterminal.



Av de två hamnarna Karlskrona och Karlshamn, är Karlskrona den hamn som är störst på enhetsgodis med 93.418 enheter 2007 och med en nedgång till 85.473 enheter 2008, pga. den ekonomiska krisen, och passagerare med 431 606 passagerare 2007 och 375 265 år 2008. Karlskrona hamns fokus är på att utvecklas som hamn för ro-ro/enhetsgodis och passagerare. På de flesta övriga områden är Karlshamn den dominerade hamnen av de två. Med hänvisning till detta bör även Karlskrona föreslås som en central hamn (i enlighet med hamnstrategiutredningen), särskilt med tanke på att det är just enhetstransporterna som är i behov av omlastningspunkter. Goda järnvägskopplingar är också ett måste för passagerarna.

Address:
c/o Karlskrona kommun
SE-371 83 KARLSKRONA
SWEDEN

Visiting address:
Ö. Hamngatan 7B

Phone:
+46 455 303027
Telefax:
+46 455 303030

E-mail:
info@baltic-link.se

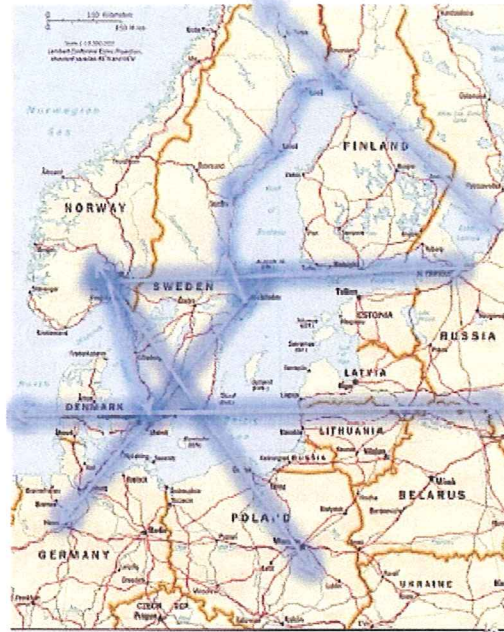
www.baltic-link.se

Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/IR

Datum
2009-10-29



Skiss till ett framtida Baltic Core Network inom Sverige. Ett sådant nät ska kännetecknas av hög interoperabilitet, miljöanpassade transporter och välfungerande informationssystem för kommunikationer

En mycket stor brist i planen är att det inte redovisas hur den svenska infrastrukturen är kopplad till övriga Europa, bl.a. genom färjelänkar. Visserligen redovisas i kapitel 3 de av EU prioriterade utbyggnadsprojekten i det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T), där bl.a. Nordiska Triangeln (nr 12) och järnvägen (nr 23) och motorvägen (nr 25) mellan Gdańsk och Wien.

Kopplingen mellan den Nordiska Triangeln och stråket mellan Gdańsk och Wien sker genom Baltic-Link, dvs. genom Stena Lines färjelinje Karlskrona – Gdynia och riksväg 27 med koppling till väg E4 i Värnamo och E6/E20 i Göteborg respektive Kust till kustbanan med koppling till Södra Stambanan i Alvesta och Västra stambanan i Göteborg. I underlagsmaterialet till förslaget till plan redovisar trafikverken en skiss till ett framtida ”Baltic Core Network” och i vilket den diagonal som utgörs av Baltic-Link finns med. Med hänvisning till detta är det då mycket anmärkningsvärt att i förslaget till nationell plan saknas detta synsätt helt och hållet och dessutom har man kartmaterialet lagt teckenförklaringen över våra grannländer i sydöstra Östersjöområdet. Arbetet med att utveckla järnvägskorridor 23 pågår för fullt i Europa. En sammanslutning av 14 regioner från Polen, Tjeckien, Österrike

Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/IR

Datum
2009-10-29

och Italien bildades den 6 oktober 2009 för utvecklingen av denna korridor, också kallad "The Baltic-Adriatic Corridor (BAC)" (se bilaga). Redan den 12 oktober 2006 skrev transport- och infrastrukturministrarna från Polen, Tjeckien, Slovakien Österrike och Italien på ett "Letter of Intent" gällande utvecklingen av "The Baltic-Adriatic Corridor".

Hur länge ska vi behöva vänta för att få en acceptabel infrastruktur till Polen och övriga Centraleuropa samt Baltikum? I år är det 20 år sedan Berlinmuren föll och Polen är det enda landet inom EU som har en ekonomisk tillväxt, men tyvärr verkar detta faktum inte vara något som trafikverken uppmärksammat. Enligt vår uppfattning är det nu hög tid för Sverige att koppla ihop Kust till kustbanan med "Baltic-Adriatic Corridor" i enlighet med det framtida Baltic Core Network som redovisas i underlagsmaterialet till den Nationella planen.

En ytterligare brist i materialet är att TEN-T systemet i sin helhet för Sverige inte redovisas i materialet, utan endast de prioriterade delarna. Vi kan också notera att materialet inte är sänt på remiss till våra grannländer, förutom de nordiska "banverken". För Baltic-Link Association skulle det givetvis vara intressant att se hur framförallt Polen ser på kopplingarna till Sverige. En annan kategori som borde ha fått ge synpunkter är de färjerederier som trafikerar linjer mellan svenska hamnar och våra grannländer.

För att förbättra planeringsläget för angelägna åtgärder på E22 har Karlskrona kommun och Region Blekinge finansierat en just färdigställd förstudie och vägutredning för sträckan Lösen – Jämjö i östra Blekinge. Med stöd av detta underlag har trafikverken placerat objektet på plats 59 i listan över 74 prioriterade objekt. Som argument anges att E22 genom Blekinge är viktig för långväga godstransporter längs östkusten, ger förbättrad arbetspendling, att E22 sommartid är en viktig turistväg och att E22 är klassad som TEN-T väg.

Den av Vägverket tidigare högst prioriterade sträckan efter Sölve – Stensnäs, Nättraby – Björketorp mellan Karlskrona och Ronneby, dvs. en del av riksväg 27, har placerats på plats 33 av 52 i utökad planeringsram med 15 %. Här är motiveringen att E22 är en viktig väg längs östkusten och genom Blekinge, lokal trafik blandas med långväga transporter och vägen har hög trafikbelastning (ÅDT 13 000 fordon).

Det är en grannliga uppgift av väga två mycket angelägna åtgärder mot varandra. Trafiksituationen har under hand tvingat fram mindre åtgärder mellan Nättraby och Björketorp i väntan på upprustning, två rondeller, delvis målad 2 + 1 och delvis vajer för att skydda cyklisterna. Vägbredden medger inte ombyggnad till 2 + 1 väg. De vidtagna förbättringarna för ökad säkerhet har sänkt nettonuvärdeskvoten men är med två tiondels skillnad lika med sträckan Lösen – Jämjö. Den regionala bedömningen, med grund i den samlade regionala samhällsnyttan, som inte låter sig räknas fram genom en nyttonuvärdeskvot, är att de två objekten bör skifta plats i trafikverkens prioriteringslistor, vilket också är en syn som Baltic-Link Association till fullo delar.

Handläggare
Tore Almlöf
0455-303027

Vår beteckning
KS2009.821.530

Er beteckning
N2009/6374/TR

Datum
2009-10-29

Slutligen anser Baltic-Link Association att Regeringen ska verka för att Baltic-Linkstråket, dvs. Kust till kustbanan och riksväg 27, blir en del av TEN-T för att knyta samman de av EU prioriterade korridorerna Nordiska Triangeln (nr 12) och järnvägen (nr 23) och motorvägen (nr 25) mellan Gdańsk/Gdynia och Wien.

För Nätverket Baltic-Link Association



Tommy Olsson
Ordförande Baltic-Link Association/
Kommunalråd Karlskrona kommun

Bilaga:

The Baltic Adriatic Corridor (BAC)

Kopia för kännedom:

Berörda kommuner och
Regioner