

Handläggare
Leif Petersson

Vår beteckning
KS.2009.821.530

Er beteckning
N2013/2942/TE

Datum
2013 09 26

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025"

Trafikverket redovisar förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025. I förslaget betonas vikten att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har, särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har idag och att det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och direktiv och Trafikverkets kapacitetsutredning.

Baltic-Link Associations synpunkter

Trafikverket konstaterar att resor och transporter ökar i framtidens transportsystem och detta betyder att den åldrande infrastrukturen behöver renovering och reinvestering, anpassning, trimning och ombyggnad. Trafikverkets prognoser visar att det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg i personkilometer beräknas öka med 29 % till 2030. Det sammanlagda transportarbetet för inrikes godstransporter beräknas öka med 52 %.

Det konstateras att de medel som finns avsatta för att vårda och utveckla transportsystemet inte räcker till de önskemål, krav och behov som finns. Den föreliggande planen syftar främst till att vårda den infrastruktur vi har. Således görs stora satsningar i planen för att behålla den standard som dagens väg- och järnvägsnät har.

Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället. Men dagens infrastruktur kommer inte ensam att klara morgondagens behov. Samhället utvecklas och nya bebyggelse- och transportmönster uppstår. Det innebär att ibland behöver ny infrastruktur byggas, eller att dagens byggs om, för att tillgodose förändrade behov av resor och transporter. Trafikverket medverkar i samhällsplaneringen för att integrera planering av transportsystemet och lokaliseringar av bebyggelse, verksamheter och service. Det arbetet är en förutsättning för långsiktigt hållbar tillgänglighet i attraktiva tätorter och regioner. De betydande investeringar som görs i större städer får nytta i ett stort omland. Det gäller till exempel Citybanan i Stockholm som ger positiva effekter såväl för Ostkustbanan i Uppland som på Mälärbanan i Västmanland.

Det är positivt att Trafikverket bl.a. tar upp nya transportmönster. Men vi kan konstatera att när dessa förändringar sker utanför storstadsregionerna planeras inte så stora förändringar. Den OECD-rapport som tagits fram gällande Småland-Blekinge visar på brister i infrastrukturen där de fyra länen har sämre tillgänglighet via väg- och järnvägsnätet till EU-marknader än regioner som ligger längre bort. En anledning är att efterkrigstidens politik har gynnat ett västligt transportnät och negligerat de mer östliga. Bristerna pekar på behovet av att öka tillgängligheten, krympa avstånden och att knyta samman det regionala väg- och järnvägsnätet med det nationella.

I planen säger man att ”I synnerhet förväntas den relativa förändringen med handelspartners i Östeuropa öka dramatiskt. Det ställer ökade krav på såväl sjöfartens som på de landbaserade trafikslagets infrastruktur och tjänsteutbud.” I texten nämns stomnätet i TEN-T men också att många andra hamnar är viktiga för att systemet ska fungera. I planen under rubriken Transportkorridorer och gränsregionala förbindelser nämns återigen TEN-T korridoren via Västeuropa genom Sydvästra Skåne till Stockholm (och Helsingfors) samt Fehrman Bältförbindelsen.

Från Baltic-Links sida vill vi understryka att det inte bara är med Östeuropa som handeln ökar utan kanske även i högre grad söderut med de Centraleuropeiska länderna som Polen, Tjeckien, Slovakien och Ungern, men vi ska heller inte glömma länder som Turkiet som har blivit en allt viktigare handelspartner. I planen saknas en redogörelse om hur man avser att möta upp de förändrade handelsströmmarna mot Central- och Östeuropa i sydöstra Sverige.

I stråkbeskrivningen framgår det att ”Med ökad östorienterad handel kommer sydöstra Sverige att spela en mer strategisk roll än tidigare.” Från Baltic-Links synpunkt är detta ett självklart konstaterande utifrån Trafikverkets egna prognosunderlag och stämmer väl med den utveckling vi själva ser och arbetar för. Vi är naturligtvis nöjda med att Trafikverket i förslaget ser dessa samband och att man konstaterar att sydöstra Sverige har en strategisk roll i Sveriges transportkorridorer över Östersjön. Vi kan konstatera att prognosen i planen pekar på en omfördelning och betydligt ökad handel med östra Europa och anser precis som Trafikverket att sydöstra Sverige har ett gynnsamt läge för handel över Östersjön. Från Baltic-Links sida ser vi redan stora och ökande trafikflöden via Karlskrona hamn mot Polen och vidare mot övriga delar av Central- och Östeuropa.

Hänsyn till nära förestående förändringar för sjötransporter i Östersjön med anledning av nytt svaveldirektiv (1999/32/EC) den 1 januari 2015 inom svavelkontrollområdet (SECA) omfattande Östersjön, Engelska kanalen samt Nordsjön, måste också vägas in i det nationella planeringsarbetet.

I planen presenteras ett stråk som direkt berör Baltic-Link Association, nämligen **Stråk 7 Göteborg-Växjö-Kalmar/Blekinge**.

I diskussionen kring detta stråk saknas ett resonemang om detta stråks internationella koppling till Central- och Östeuropa. Mellan Karlskrona Baltic Port och Gdynia finns det en färjelinje som trafikeras av Stena Line med tre fartyg och 2-3 avgångar/ankomster per dag. Linjen ingår dessutom i Motorways of the Sea.

Baltic-Link Association



Källa: TEN-T Executive Agency

Denna förbindelse mot Centraleuropa avlastar vidare trafiken genom sydvästra Skåne och Tyskland.

För Baltic-Links del är rv 27, som ingår i Baltic-Linkstråket, viktig för att binda samman Blekinges TEN-hamn Karlskrona med Småland och vidare mot Västsverige. Baltic-Linkkorridoren kopplas också på ett naturligt sätt ihop med Bottniska korridoren i Alvesta och skapar därmed en transportkorridor från både västra och norra Sverige genom Centraleuropa till Adriatiska havet.

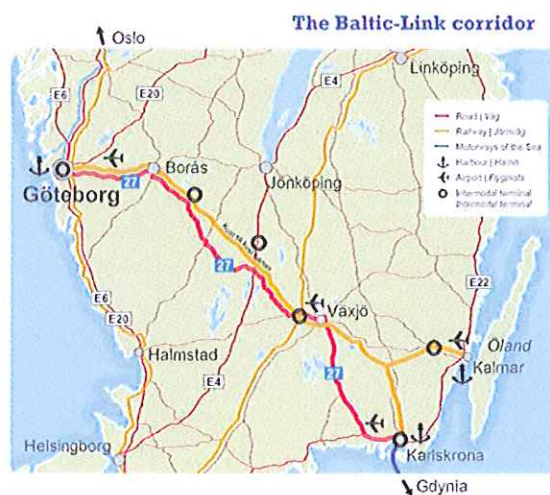


Källa: Baltic-Link Association

De förbättringar som föreslås på rv 25 i Växjö och rv 40 mellan Göteborg och Borås får också positiva effekter på rv 27 då vägarna har gemensam sträckning med rv 27 på dessa avsnitt.

Dock är det en stor brist för rv 27 att E22/rv 27, delen Nättraby-Björketorp, inte finns med i planen.

Rv 27 är av så stor strategisk betydelse att den borde vara Europaväg i det nationella vägnätet. Trafikverket skriver i förslaget till nationell plan som en brist i vägsystemet att "Det saknas en nationell väg som binder ihop sydöstra Sverige med E4 och Västsverige", vilket är precis vad rv 27 med sin sträckning, Karlskrona – Värnamo (E4) – Göteborg, skulle göra.



Källa: Baltic-Link Association

Baltic-Link Association, bestående av 15 kommuner, fem regioner och näringsliv, tillsammans med den polska systerorganisationen Amber Road Cities Association begärde redan den 1 juli 2010 hos Näringsdepartementet i Sverige och Infrastrukturministeriet i Polen om en uppgradering av rv 27 i Sverige och den nationella vägen nr 6 i Polen till Europaväg. Den 1 oktober 2010 svarade det Polska Infrastrukturministeriet att man tycker det är ett intressant initiativ för att främja Motorways of the Sea-projektet, Gdynia-Karlskrona. Näringsdepartementet har trots påstötningar ännu inte svarat på denna begäran.

Kust till kustbanan, delen Emmaboda – Karlskrona (57 km), har upprustats inom ramen för TEN-T projektet "Baltic-Link, Motorways of the Sea, Gdynia-Karlskrona". Parallellt med detta har Karlskrona kommun rustat upp och elektrifierat den ca 6,5 km långa järnvägen, Verköbanan, som förbinder Karlskrona hamn med det nationella järnvägsnätet. Mot bakgrund av detta är det positivt att en mötesstation i Skruv ligger med i planen. Dock är det mycket oroande att Trafikverket flaggar för kapacitetsbrister mellan Alvesta och Växjö efter 2025. Med tanke på de stora investeringar som redan är gjorda mellan Karlskrona och Emmaboda och på Verköbanan, samt planerade investeringar med nytt dubbelspår på sträckan Mölnlycke – Bollebygd får inte denna brist på kapacitet komma att ske.

Det är mycket oroande att se att inga investeringar är föreslagna på järnvägssträckan Bollebygd – Växjö för att motverka eller ens lindra förväntad kapacitetsbrist på denna järnvägssträcka med tanke på sträckans utvecklingspotential för gods - och

passagerartransporter med övriga Europa.

Ska en utveckling av tågtrafiken för såväl passagerare- som gods komma till stånd för delen Borås – Värnamo/Alvesta måste spårbyte genomföras under planperioden på sträckan Hillared – Borås. Dessutom krävs vid en utveckling av trafiken ytterligare hållplatser och mötesspår. Åtgärder på banan är nödvändiga även ur aspekten att banan på ett bra och attraktivt sätt ska ansluta till framtida Götalandsbanan.

Vi anser också att utbyggnad av dubbelspår på sträckan mellan Mölnlycke och Bollebygd ska i ett sammanhang utsträckas till Borås.

Slutligen vill vi påpeka att staten måste ta ett större ansvar för järnvägar som exempelvis Verköbanan. Det är inte rimligt att den kommun som ligger som nod i ett internationellt godstransportstråk ska behöva ikläda sig ett nationellt ansvar och ensidigt finansiera järnvägsutbyggnad mellan hamn och nationell järnväg.

Baltic-Link Association



Mats Lindbom
Ordförande