

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets rapport ”Funktionellt prioriterat vägnät”

Baltic-Link Association vill härmed avge yttrande över Trafikverkets rapport ”Funktionellt prioriterat vägnät”

Baltic-Link Association är ett nätverk bestående av 22 medlemmar, kommuner, regioner och näringsliv, längs med transportkorridoren Baltic-Link, dvs. riksväg 27 (Göteborg-Karlskrona) och kust- till kustbanan (Göteborg-Karlskrona/Kalmar). Baltic-Link har vidare koppling med väg- och järnvägsnätet på kontinenten genom färjelänken Karlskrona – Gdynia. För att utveckla transportkorridoren på södra sidan av Östersjön samarbetar vi aktivt med vår polska systerorganisation Amber Road Cities Association (ARCA)

Synpunkter

De vägar som berör Baltic-Link i rapporten är riksväg 27 med anslutande vägar. Vi kan med tillfredsställelse konstatera att riksväg 27 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet både vad gäller gods- och persontransporter.

Generellt i rapporten är det ett fokus på inrikes transporter. Ett exempel på detta är att det endast är inrikes färjeleder som markeras i kartmaterialet, som t.ex. färjelinjerna mellan Gotland och fastlandet. Vi vågar påstå att de internationella färjelederna påverkar det svenska vägsystemet i betydligt högre grad än de inrikes färjelederna. Vad som också saknas är hur det svenska vägnätet kopplas ihop med vägnätet i övriga Europa. Sverige är en del av den Europeiska Unionen och det måste avspeglas också i en rapport av detta slag. Fortfarande har sydöstra Sverige inget transportstråk som ingår i ”TEN-T Core Network Corridors”. Enligt vår uppfattning bör Sverige ansluta sig till Baltic-Adriatic Corridor som går från Gdansk/Gdynia till Slovenien och norra Italien, förslagsvis genom att Rv 27 blir en nationell stamväg alternativt en TEN-T väg. I Trafikverkets rapport sägs att man inte frångår den tidigare gjorda klassificeringen av vägnätet. Detta är något man borde gjort då nuvarande indelning beslutades av Riksdagen 1992. Sedan 1992 har transportmönstret förändrats i mycket stor grad, inte minst med nya transportmönster

mot Central- och Östeuropa. Trafikverkets ställningstagande gör att Rv 27 tillhör "skikt 2" och inte "skikt 1", vilket vägen rätteligen borde göra.

I sammanhanget ska det nämnas att antalet enheter, enligt Sveriges Hamnars statistik, som transporterades via Karlskrona Baltic Port ökade från 66.435 enheter under kv. 1-3 2013 till 106.462 enheter under kv. 1-3 2014, vilket är en ökning med 60 %. För persontrafiken var ökningen under motsvarande period 44 % från 307.490 till 443.286 passagerare.

Vi vill också påpeka att det i Alvesta finns en kombiterminal liksom det i Karlskrona finns en kombiterminal i omedelbar anslutning till Karlskrona Baltic Port. Terminalerna är inte markerade i rapportens kartmaterial. Båda dessa terminaler är utbyggda och etablerade med stöd från Europeiska Unionen inom ramen för projektet "Baltic-Link Motorways of the Sea, Gdynia – Karlskrona". I projektet deltog också Trafikverket med upprustningen av järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda.

BALTIC-LINK ASSOCIATION



Mats Lindbom
Ordförande

Kopia till länsplaneupprättarna i:

Västra Götalandsregionen
Region Jönköpings län
Region Kronoberg
Region Blekinge