

Region Blekinge  
[kansli@regionblekinge.se](mailto:kansli@regionblekinge.se)  
kopia: [peter.hermansson@regionblekinge.se](mailto:peter.hermansson@regionblekinge.se)

## Svar på remiss av Länstransportplan för Blekinge län 2018-2029

Handelskammaren har fått möjlighet att lämna remiss på Blekinges länstransportplan. Vi vill framföra följande.

### Underlag och process

Underlaget är mycket väl genomarbetat och föredömligt presenterat. Det är också mycket bra att Blekinge samverkar med övriga regioner i Sydsverige för att få en helhetsbild av tillgängligheten och behoven. Detta ger större relevans i arbetet och förslagen. Vi ser gärna ytterligare integration av samarbetet mellan regionerna i dessa frågor framöver.

Givet situationen med stort eftersläpande underhåll av infrastruktur och mycket begränsad budget är det en respektingivande uppgift att balansera alla olika val.

### Den strategiska utmaningen

Handelskammarens utgångspunkt är att transportsystemet behöver lösa tre uppgifter för att skapa goda förutsättningar för näringslivet och sysselsättningen. Det ena är väl fungerande lokala arbetsmarknader, som över tid behöver förstöras för att öka matchningen mellan jobb och kompetens. Det andra är affärsresor, främst genom att bidra till den internationella tillgängligheten. Det tredje är hantering av varutrafik inte minst för internationella flöden.

Ser man till de prognoser som finns ökar samtidigt behoven mycket markant. Viktiga underliggande variabler för framtida trafik är befolkning och godsflöden. Vad gäller godstrafiken bedömer Trafikverket själva att volymerna växer mer i Sydost än i storstadsregionerna Stockholm och Västra Götaland. Redan om tio år handlar det om 50% ökning. Avseende befolkning gör Trafikverket bedömningen att denna i stort sett är oförändrad i antal, men det innebär inte att den är statisk. Vi kan förvänta ytterligare fokusering till tätorterna. Samtidigt innebär dålig tillgänglighet i förhållande exempelvis till Öresundsregionen eller eventuella snabbtåg en risk att stagnerande befolkningsprognoser blir självuppfyllande. Vi vet från ekonomisk-historisk forskning att placering av noder för järnvägen har stor långsiktig

påverkan på befolkningstillväxt. Detta är processer som sker över lång tid och därför inte alltid får uppmärksamhet ens i ett perspektiv på tiotalet år.

Trafikverkets prognoser					
	Befolkning till 2040	Godstrafik till 2030		Godstrafik till 2050	
	hela perioden (ca)	per år	hela perioden	per år	hela perioden
Skåne	148%	2,26%	156%	1,98%	219%
Halland	143%	2,34%	159%	2,05%	225%
Kronoberg	112%	2,15%	153%	1,88%	211%
Blekinge	99%	2,16%	153%	1,89%	211%
Kalmar	95%	1,86%	145%	1,62%	190%
Västra Götaland	125%	1,67%	139%	1,46%	179%
Stockholm	173%	1,28%	129%	1,12%	156%
Uppsala	155%	1,71%	140%	1,50%	181%

*Trafikdrivande prognoser (personresor och gods) källa: Trafikverket nationell plan och underlagsrapporter*

Befolkningsprognoser kan alltså tas som argument för liten tilldelning av insatser, vilket i själva verket orsakar eller bidrar till att förverkliga prognosen.

Detta innebär sammantaget en betydande utmaning för Sydostlänen. E22 kommer att se en utveckling med trafiktillväxt och betydligt större mix av godsbärande fordon.

### **Tillgängliga medel för vidmakthållande och expansion**

Ser vi till större objektslagda investeringar kan konstateras att Blekinge får mycket begränsad tilldelning. Planen innebär ingen volymökning av RTI-medel och ser man till satsningen per capita så får en Blekingebo bara en tredjedel av vad Stockholmare kan räkna med ur den nationella planen.

Ser man till hur beloppen är tidsatta i den nationella planen så ligger över halva budgeten bortom 2024, vilket i praktiken innebär att det inte är förrän i nästa planeringsomgång om fyra år som vi kan betrakta dessa som säkra.

Länsplanerna framstår som bättre balanserade även om det kan finnas utrymme för att försöka få till stånd tidigare byggstart för de projekt som ligger efter 2024 och i praktiken har viss risk eftersom de kan drabbas av ytterligare ändringar i kommande plan.

### **Blekinges förslag**

Handelskammaren ser fördelningen inom ramen för länstrafikplanen som rimlig. Vi delar bedömningen att Blekinge kustbana bör säkras. Att förstärka arbets- och bostadsmarknaderna i regionen är högt prioriterat. Sydostlänken är också en viktig investering, inte minst i ljuset av godsprognoserna som nämns ovan. Riksväg 27 har också stor strategisk betydelse.

### **Arbetet med den nationella planen**

Region Blekinge gör några påpekanden i sin länsplan kring nationella objekt och Handelskammaren ser det som viktigt att Regionen är aktiv för att kommunicera regionens behov gentemot staten.

### *Ny stambana för höghastighetståg*

Av det ursprungliga förslaget på höghastighetståg är nu endast två etapper (den så kallade Östlänken söderut från Stockholm och fyrspar Lund-Hässleholm) kvar i planen, båda med lägre topphastighet än planerat (250 km/h i stället för 320 km/h). Övriga etapper får byggas ut efter hand. Vi delar oron som kommer till uttryck att sydost inte får del av nyttan av ett eventuellt större projekt för höghastighetståg. Det är mycket viktigt att Sydost sammankopplas effektivt med en sådan förbindelse, i första hand eftersom det skulle stärka transportsystemets tre viktigaste uppgifter för näringslivet (arbetsmarknad, affärsresor och åtminstone indirekt även gods). Både Blekinge kustbana och Kust-till-Kustbanan behöver finnas med i en strategi för ny stambana.

### *Sydost behöver ytterligare förstärkning*

Som den nationella planen ligger i förslaget menar vi att fördelningen är skev. Den samlade tilldelningen till Sydost är för liten för att hantera den framtida trafiksituationen och för att förstärka tillgängligheten. Detta är till nackdel eftersom det minskar möjligheterna för Sydost att bidra till svensk ekonomi och tillväxt totalt sett. Handelskammaren kommer arbeta för ökad total tilldelning inom planen och en möjlighet kan vara att staten skapar särskild pott för att trimma tillgängligheten i Sydost.

Arbetet med E22 AB har varit framgångsrikt och Handelskammaren har fortfarande väg E22 som högsta prioritet. Sedan starten av E22 AB har stora belopp investerats och vi behöver fortsätta ett långsiktigt arbete för att förverkliga detta.

### *Hastighetsomskyltning*

Vi delar region Blekinges syn på hastighetsöversyn som kommer att sänka regionens tillgänglighet. Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter och detta träffar sydost och Blekinge mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter så tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med ständigt ökande omsorg om säkerheten gör att vägar får sänkt hastighet. Man kan helt enkelt öka trafiksäkerhet genom att sänka tillgängligheten i stället för att investera. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, men har stor betydelse för alla företag som är lokaliserade i mindre orter. En tredjedel av svensk export genereras i ren glesbygd. Detta bör lyftas fram i ljuset och här bör ökade instanser ske eftersom detta sänker tillgängligheten ytterligare.

Den 2 oktober 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD