

Till

Trafikverket

Sydostlänken svarar upp mot Inriktningsplaneringen

Regeringen har givit Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2018 – 2029. I uppdraget anger regeringen ett antal förutsättningar som Trafikverket har att beakta. Dessa leder fram till slutsatsen att Sydostlänken på ett unikt sätt svarar upp mot många av de viktigaste av regeringens angivna förutsättningar.

I och med denna skrivelse vill vi, Sydostlänkenintressenterna, be Trafikverket att uppmärksamma detta i sin skrivelse till regeringen. Samtidigt ber vi också Trafikverket att snarast fortsätta arbetet med järnvägsplanen för Sydostlänken så att projektet kan starta tidigt i nästa planperiod.

Sammanlutningen Sydostlänkenintressenterna består av Region Skåne, Region Kronoberg, Region Blekinge, Volvo Cars, IKEA, Karlshamns hamn, Sydsvenska handelskammaren, Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamns kommuner.

I det följande beskriver vi kort vad Sydostlänken innebär, redovisar den tydliga uppfyllelsen av regeringens planeringsförutsättningar samt bifogar (Bilaga 1) en kort sammanställning av det regionala näringslivets behov av godstransporter.

Sydostlänken – en unik godsjärnväg

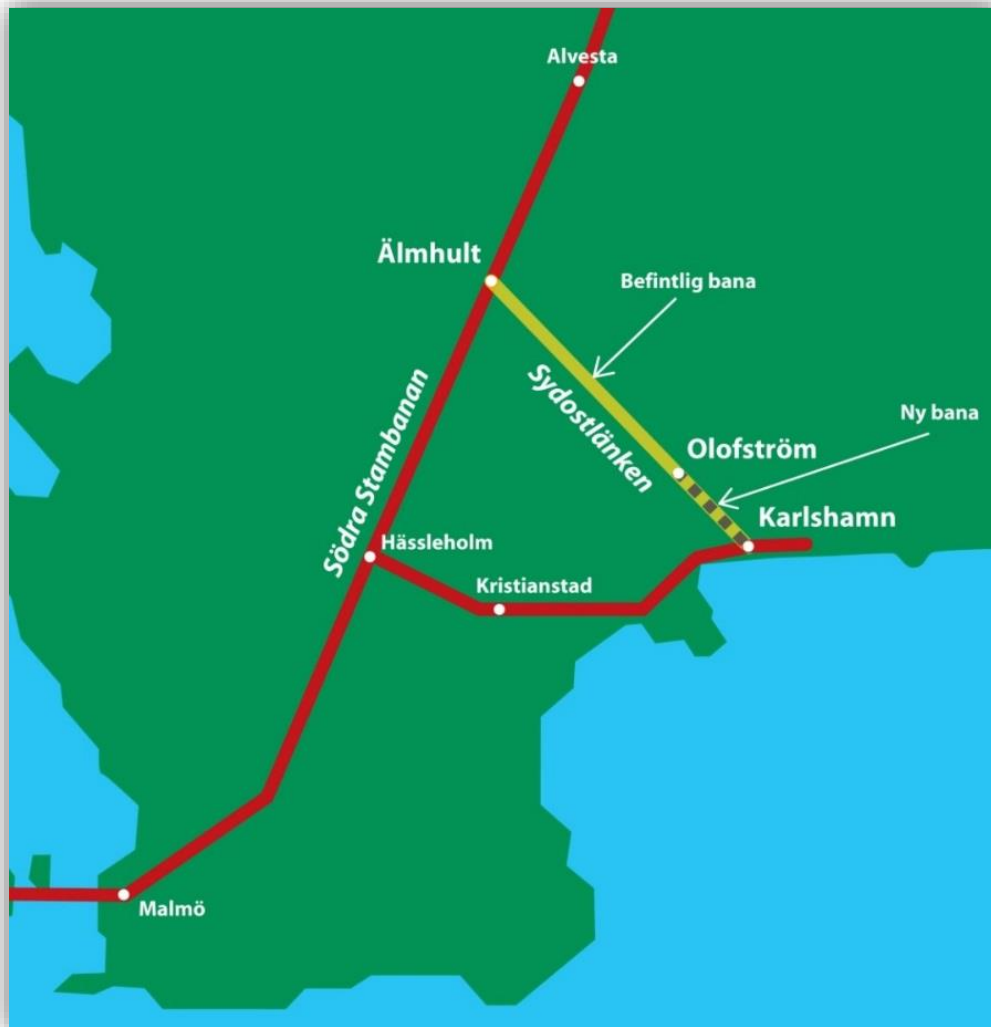
Sydostlänken utgör en ca 59 km lång järnväg mellan Södra stambanan i Älmhult och Blekinge kustbana, varav 41 km redan finns mellan Älmhult och Olofström. Denna bana är idag helt avgörande för Volvo Cars produktion och transporter. Det som återstår är att bygga en ny del om ca 18 km mellan Olofström och Blekinge Kustbana, rusta upp sträckan Olofström – Älmhult samt elektrifiera sträckan. Därmed säkras Volvos transportbehov på järnväg och Karlshamns hamn nås på ett effektivt sätt med godstransporter.

Arbetet med att utveckla Sydostlänken har pågått sedan 1994. Banverket föreslog i underlag till länsplanerna 1998-2007 att befintlig järnväg till Olofström skulle elektrifieras. Detta minskar transporttiden med ca 55 min. Banverket bedömde ”elektrifieringen som mycket angelägen”, eftersom den var lönsam och utsläppen från dieselloken skulle upphöra.

I Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 bestämdes att genomföra en järnvägsutredning ”som ett led i att planera för och utveckla trafikslagsövergripande transportlösningar mellan järnvägssystemet och sjöfarten.”

Järnvägsutredningen för Sydostlänken blev färdig 2013. En unik slutsats är att denna järnvägsutbyggnad för godstrafik är samhällsekonomiskt lönsam.

Trafikverket bedömde att Sydostlänken bör prövas inför planöversynen 2018. Regeringens förutsättningar för inriktningsplaneringen gör det tydligt att planeringen av att genomföra Sydostlänken nu snarast måste återupptas och en järnvägsplan påbörjas.



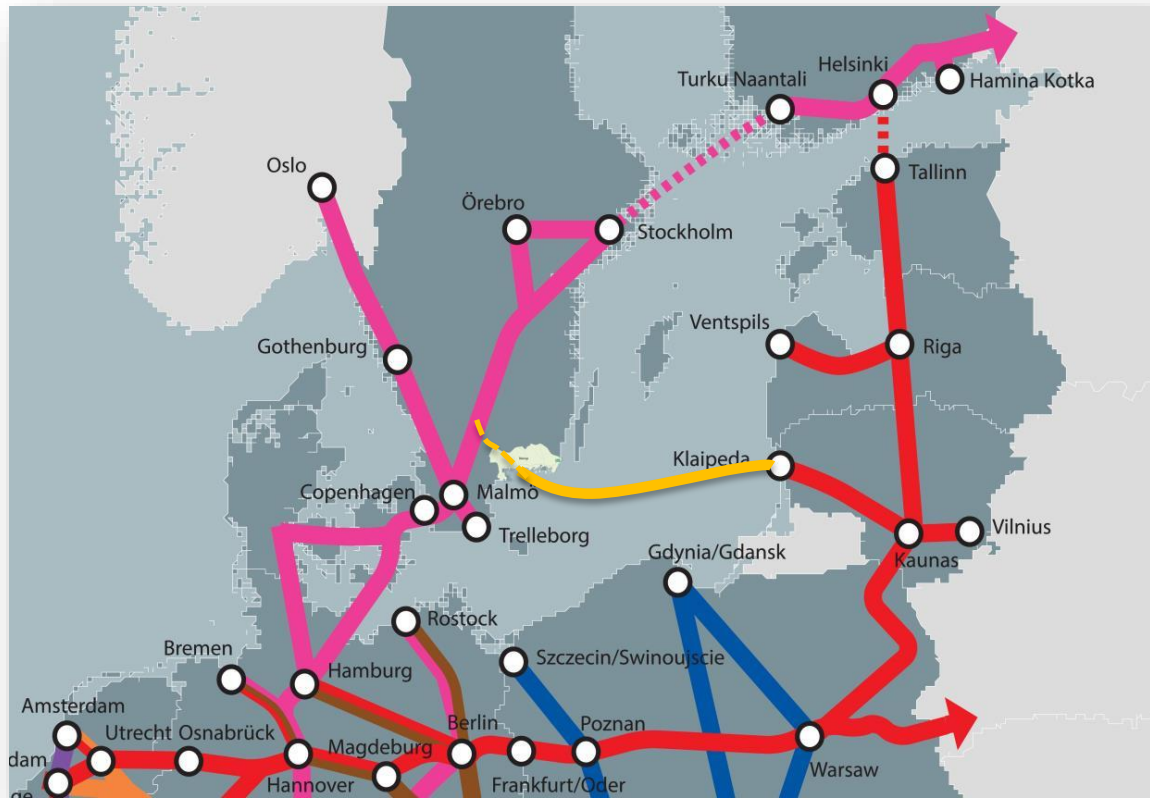
Sydostlänken uppfyller regeringens planeringsförutsättningar

Regeringen har i uppdraget till Trafikverket angivit ett antal förutsättningar som ska beaktas. Vid en genomgång av dessa visar sig att Sydostlänken svarar upp på ett positivt sätt mot flertalet.

Trafikverket ska inkludera behovet av gränsöverskridande transporter, hur Östersjösamarbetet ska stödjas och TEN-T utnyttjas för att skapa mervärden i det inhemska transportnätet.

Nedanstående kartbild från EU-kommissionen visar tydligt sydöstra Sveriges betydelse för östersjösamarbetet samt handeln i ost-västlig riktning. Denna handel kommer enligt Trafikverkets prognoser att bli större än handeln med västra Europa, och kan inträffa redan 2030. Samtidigt visar kartbilden utbyggnaden av näten i öster medan något motsvarande inte skett på svensk sida. En systemlösning för godstransporter i denna riktning saknas.

De Sydsvenska hamnarna i Skåne och Blekinge är naturliga rutter för handel över södra Östersjön. Via de sydsvenska gränspassagera passerar idag nära 40 % av Sveriges importvärde och nära 30 % av exportvärdet. Genom Sydostlänken knyter man samman TEN-korridoren Skandinavien-Mediterranean i Sverige med de TEN-korridorer som ansluter till hamnar på andra sidan Östersjön i Balticum och Polen. På så vis förstärks det inhemska transportsystemet och bidrar till att öka Sveriges konkurrenskraft, import- och exportmöjligheter. Samtidigt stärks Östersjösamarbetet.



Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020, transportsystemet har en viktig roll i att gynna sysselsättning och regional utveckling.

För att svensk industri ska kunna fortsätta att växa måste transporterna till och från marknaderna fungera effektivt. Stora brister finns här mot de växande marknaderna i öster och Centraleuropa. Sydostlänken löser en viktig del i denna brist och skapar en effektiv intermodalitet mot sjöfarten i Östersjön. Det gagnar hela Sveriges industri. Sydostlänken är dessutom av avgörande betydelse för Volvo Cars och mycket viktig för många andra företag i regionen (se Bilaga 1). Godstrafiken i Karlshamns hamn ökar med sju procent om året vilket är snabbare än Trafikverkets långtidsprognoser.

Sverige ska inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. EU har mål om minskad miljöpåverkan från transportsektorn med 60 % utan att rörligheten försämras.

I ett hållbart transportsystem måste Järnvägen klara långväga och nödvändiga godstransporter. Ska det vara möjligt måste systemförbättrande åtgärder utföras. Södra stambanan står för akuta utmaningar söder om Älmhult bl. a på grund av ökande godstrafik. Sydostlänken ökar kapaciteten och re-

dundansen i systemet för gods på järnväg och ger möjlighet till intermodalitet med sjöfarten. Sydostlänken leder till kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser redan genom att det regionala näringslivet kan lägga om vägtransporter till järnväg.

Vidmakthållande och utveckling av transportsystemet ska ske effektivt utifrån tillgängliga resurser.

Den befintliga delen av Sydostlänken utgör en fundamental del i Volvo Cars transportkedja. Den behöver uppraderas och elektrifieras, vilket också Banverket ansett och bedömt som lönsam och angelägen åtgärd. Utbyggnad av järnvägen på sträckan Olofström – Karlshamn är för Volvo Cars del nödvändig ur ett produktionssäkerhetsperspektiv.

Genom utbyggnaden av sträckan mellan Olofström och Blekinge kustbana tar man vara på den befintliga järnvägen och får en förstärkning av järnvägssystemet. I järnvägsutredningen 2013 konstaterades att med ganska blygsamma överflyttningar av transporter till järnväg så blir den samhällsekonomiska kalkylen positiv, för att inte säga mycket positiv. Det får anses vara unikt för en godsjärnväg. Därutöver bidrar Sydostlänken med ökad robusthet och flexibilitet i systemet, vilket inte värderades i kalkylen.

Effektiviteten ökar också genom att Sydostlänken till betydande medel kan finansieras med medel från andra aktörer. Det är bland annat möjligt att söka EU-medel från den s.k. CEF fonden för ett sammanlänkat Europa. Bedömningen är att bidrag från denna fond om cirka 300 milj. kr kan påräknas. Region Blekinge åtar sig gärna att utarbeta en ansökan tillsammans med Trafikverket.

Sammanfattande slutsatser

Enligt vår mening pekar de förutsättningar som regeringen satt upp inför inriktningsplaneringen tydligt mot att Sverige måste skapa bättre förutsättningar för handeln i öst-västlig riktning, förbättra Östersjösamarbetet genom effektivare transportmöjligheter samt skapa en systemlösning för gods-transporter i området. Sydostlänken, som är en unikt samhällsekonomiskt lönsam investering, är en viktig lösning på de förutsättningar som satts upp av regeringen. Sydostlänken är en nationell angelägenhet för att stärka näringslivets konkurrenskraft och skapa fler jobb inom industrin. Sydostlänken leder även till minskade utsläpp av växthusgaser samt stärkt regional utveckling.

Det är viktigt att detta framgår av Trafikverkets rapport till regeringen. Vi föreslår också att järnvägsplanarbetet med Sydostlänken påbörjas snarast.

Karlskrona 2015-11-05

För Sydostlänkenintressenterna



Christina Mattisson
Regionstyrelsens ordförande i Region Blekinge

Bilaga 1

Sydostlänkens betydelse för näringslivet

Bilaga 1

Sydostlänkens betydelse för näringslivet

Godsflödena i östvästlig riktning kommer att öka kraftigt under kommande år. Sydostlänken kommer att kunna bidra till uthålliga järnvägstransporter som växlas över till fartyg i Karlshamns hamn. Denna hamn har en kraftig tillväxt och merparten av godset kan gå på järnväg. Godstransporter kommer i ökad utsträckning att komma från olika industrier runt om i Sverige. Men eftersom Sydostlänken inte är utbyggd är det av naturliga skäl inte enkelt att bedöma storleken av kommande transporter och vilka flöden som kan bli aktuella.

För att öka kunskapen om de godsflöden som kan skapas har NetPort Science Park 2015 undersökt behov och potential hos 13 större företag verksamma i regionen. Därutöver finns en särskild beskrivning med om Volvos transportbehov.

Samtliga de företag NetPort Science Park talat med ser att Sydostlänken fyller ett behov, både för den egna koncernen och för näringslivets utveckling i stort. Sydostlänken skapar tillsammans med befintliga terminaler förutsättningar för nya, effektiva och miljövänliga transportupplägg på järnväg. Med Sydostlänken på plats idag skulle de berörda företagen utnyttja den för följande volymer:

- Volvo Cars i Olofström kör 10 tåg per dygn till och från Göteborg och Gent. Till det kommer kraftigt ökande volymer till Kina via Karlshamn.
- DFDS Seaways lyfter över 38 trailers per dag från väg till järnväg.
- E.ON Gas fördubblar järnvägsvolymen till 2 tankvagnar gasol/dag.
- IKEA lyfter över 300 000 m³/år, med ytterligare 450 000 m³ som en möjlighet, från väg till Sydostlänken. Detta motsvarar 12 till 30 trailers per dag.
- Tarkett lyfter över 3 trailers per dag från väg till järnväg.
- Södra Cell kör ett tåg var fjärde dag via Sydostlänken.
- Stora Enso kör 100 ton per dag på Sydostlänken för utskeppning i Karlshamn.

Till detta kommer alla andra företags behov. Dessutom räknar flertalet företag med betydande volymökningar. En starkt konkurrenskraft för järnvägstransporter via Karlshamns hamn bidrar till att realisera dessa.

Enligt företagen är det också viktigt att få snabbare, mer direkt och därmed effektivare transporter norrut från Karlshamn, för att nå Göteborg, Hallsberg eller Stockholm utan att belasta infrastrukturen i Skåne. Blir det möjligt att trafikera Sydostlänken med persontåg ser man också att det finns möjligheter till utökad regional persontrafik och en förstoring av arbetsmarknaden, till nytta för både invånare, företag och därmed samhället i stort.

Företagen understryker också att Sydostlänken skapar redundans i järnvägssystemet. Det är inte bara så att trafik längs Sydostlänken får en ny väg ut med koppling till sjöfarten på Östersjön, utan även att trafik på stambanan får en ny alternativ omväg vid störning.

Dagens trafik mellan Olofström och Älmhult körs med diesellok. Med Sydostlänken kommer trafiken att köras med ellok, som enligt företagen inte bara kan dra längre och tyngre tåg, de eliminerar fossila bränslen och har därmed fördelar för klimat och miljö.

Förteckning över respondentföretag;

AAK, Karlshamn • DFDS Logistics, Karlshamn • DFDS Seaways, Karlshamn • E.ON Gas, Karlshamn • Green Cargo, Malmö • IKEA, Älmhult • Stora Enso Logistics, Göteborg • Södra Cell, Växjö • Södra Wood, Växjö • Tarkett, Ronneby • TitanX, Mjällby • Vida, Alvesta • Volvo Cars.

En fundamental transportlänk i Volvos transportnät

Sträckningen Olofström-Älmhult är en avgörande del av Volvo Cars globala produktion. Produktionen i Olofström försörjer bilfabrikerna i Göteborg och Gent i Belgien med plåtdetaljer för karossproduktionen. Sedan ett par år tillbaka produceras också betydande volymer som levereras till företagets nya fabriker i Chengdu och Daqing i Kina. Inom några år kommer Olofströmsfabriken även att leverera till företagets nya bilfabrik i Charleston i USA. Totalt produceras ca 50 miljoner plåtdetaljer, till Volvos samtliga modeller, per år i Olofström och volymerna beräknas öka i takt med att företaget fortsätter sin planerade expansion.

Transporterna från Olofström sker till allra största delen på tåg, ca 85 %. För närvarande kan noteras 14 tågrörelser per dygn på befintlig sträckning. Tre med leveranser till Göteborg, två med leveranser till Gent, samt fem returtåg. Leveranser till Volvo Lastvagnar i Umeå sker med ett tåg per dag och Stena Metall kör skrot från verksamheten med ett tåg per dag. Båda dessa med motsvarande returtåg.

För att ge en bild av volymen motsvaras varje tåg med artiklar av 30 lastbilar, d.v.s. 150 avgående lastbilar per dygn. Med returtåg blir det 300 lastbilar per dygn vilket innebär ca 72 000 lastbilar per år.

Störningar i tågleveranserna innebär stora svårigheter kapacitetsmässigt för företaget. Därutöver innebär störningar stora kostnader, lastbil är ca 6 gånger dyrare än tåg, och CO₂-utsläppen ökar signifikant, ca 130 %. Volvos strategi är därför att transportera så mycket som möjligt på tåg, vilket företaget åstadkommit med ett innovativt upplägg där leveranser och returflöden flödar mellan Göteborg, Gent och Olofström i en "åtta" med Olofström i centrum. Upplägget innebär att ett Just-In-Time-upplägg är etablerat, varulagret befinner sig på tåg och lagerhållning i bilfabrikerna och därmed kapitalbindning minimeras. Kraven på flexibilitet i en kundorderstyrd produktion är så stora att viss del av transporterna sker på lastbil. Företaget arbetar proaktivt för att undvika störningar i varuflödena, och måste kunna lita till att järnvägstransporterna fungerar, då stillastående bilfabriker är oerhört kostsamma.

En upprustad och utbyggd Sydostlänk innebär reducerad kostnad för Volvo Cars nuvarande transportupplägg, minskad risk för störningar, minskad miljöbelastning och inte minst redundans i järnvägsnätet. Därutöver möjliggör en utbyggd Sydostlänk en kostnadseffektiv logistikhub i Olofström/Karlshamn, en utökad arbetsmarknadsregion och en lämplig nod för transporter över Östersjön till Baltikum och i förlängningen fjärran östern.