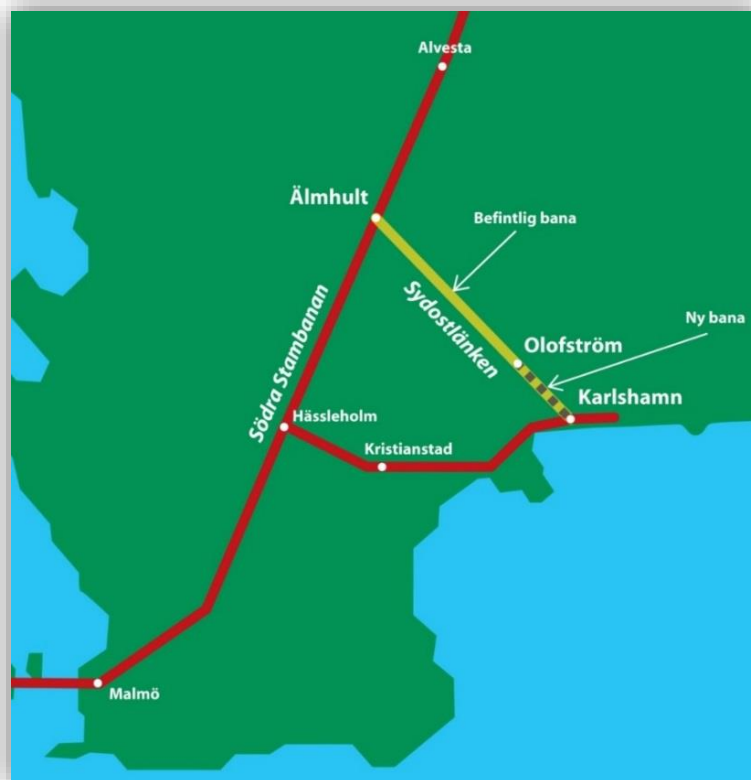


Sydostlänken- en unik godsjärnväg

Vad är Sydostlänken?

Mellan Södra stambanan i Älmhult och Olofström finns idag en 41 kilometer lång järnväg, som inte är elektrifierad. Denna bana är helt avgörande för Volvo Cars produktion i Olofström och transportererna till och från företaget. Från Olofström till Blekinge kustbana är det bara 18 kilometer. Denna "felande länk" skulle på sikt göra hela sträckan, Sydostlänken, till en av Sveriges viktigare godsjärnvägar.

För att detta ska vara möjligt måste nuvarande järnväg mellan Älmhult och Olofström rustas upp och elektrifieras. Därutöver krävs att en ny sträcka järnväg om 18 kilometer byggs mellan Olofström och Blekinge kustbana. Totalt beräknas detta kosta cirka 2,5 miljarder kr.



Lite historik

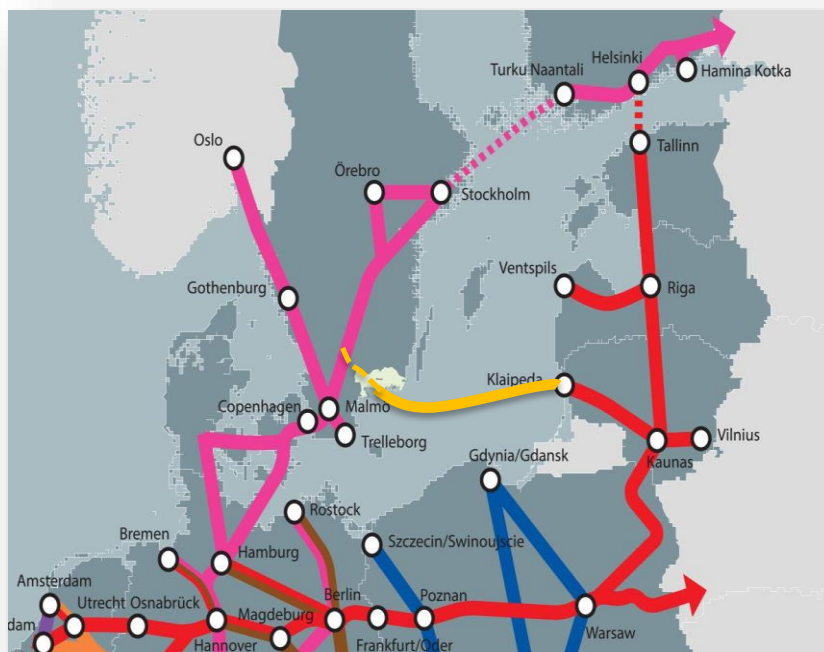
Arbetet med att utveckla Sydostlänken har pågått sedan 1994. Banverket föreslog i underlag till länsplanerna 1998-2007 att befintlig järnväg till Olofström skulle elektrifieras. Detta skulle minska transporttiden med ca 55 min. Banverket bedömde ”elektrifieringen som mycket angelägen”, eftersom den var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

I Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 bestämdes att genomföra en järnvägsutredning för hela Sydostlänken ”som ett led i att planera för och utveckla trafikslagsövergripande transportlösningar mellan järnvägssystemet och sjöfarten.” I Trafikverkets kapacitetsutredning 2012 fanns Sydostlänken med i ”godspaketet” med prioritet 1 inom utvecklingsnivå hög.

Järnvägsutredningen för Sydostlänken blev färdig 2013. En unik slutsats är att denna järnvägsutbyggnad för godstrafik är samhällsekonomiskt lönsam, sannolikt mycket lönsam. Trafikverket bedömde att Sydostlänken bör prövas inför planöversynen 2018. Av regeringens uppdrag till Trafikverket 2015 inför den kommande inriktningsplaneringen framgår tydligt att Sydostlänken uppfyller viktiga förutsättningar som regeringen lagt fast.

Sydostlänken i ett internationellt perspektiv

För Sverige och det svenska näringslivet är det helt avgörande med väl fungerande, effektiva transporter till och från internationella marknader. Historiskt har en stor del av handeln gått i sydlig och västlig riktning. Men sedan en tid sker storas förändringar. Handeln i ost-västlig riktning kan enligt Trafikverkets prognoser redan 2030 bli större än handeln med västra Europa.



Kartbilden från EU-kommissionen visar tydligt sydöstra Sveriges betydelse för östersjöarbetet samt handeln i ost-västlig riktning. Samtidigt visar kartbilden utbyggnaden av näten i öster medan något motsvarande inte skett på svensk sida. En svensk 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 gränspassagerna 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 Litauen investeras motsvarande 8 miljarder kronor fram till 2020 för att stärka EU-korridoren utmed Östersjön. En effektiv intermodalitet med sjöfarten i Östersjön förstärker det inhemska transportsystemet och bidrar till att öka Sveriges konkurrenskraft, import- och exportmöjligheter. Samtidigt stärks Östersjösamarbetet.

Sydostlänkens möjligheter som godsjärnväg

Den befintliga järnvägen idag mellan Älmhult och Olofström fungerar i praktiken endast som järnväg för Volvo Cars i Olofström. Samtidigt är järnvägen en livsavgörande livlina för Volvo Cars globala produktion. Produktionen i Olofström försörjer bilfabrikerna i Göteborg och Gent i Belgien med plåtdetaljer för karossproduktionen genom innovativa tågupplägg med just in time leveranser. 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 per år i Olofström till Volvos samtliga modeller 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 rör det sig om 14 tågrörelser per dygn. 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.

Eventuella störningar i tågtrafiken blir synnerligen kostsamma för Volvo Cars. Det är därför viktigt att Trafikverket ser till att banan fungerar på avsett vis. Samtidigt är det av väsentlig betydelse utifrån transportpolitiska, näringspolitiska och miljömässiga synpunkter att banan kan användas för andra transportköpare och därmed för större mängder godstransporter. Detta kan bli verklighet i en mycket stor utsträckning, men det förutsätter att banan ansluter till Blekinge kustbana, dvs. att den felande länken byggs. En utbyggnad av Sydostlänken innebär att staten tar bättre vara på den järnväg som finns samtidigt som man genom utbyggnaden uppnår en effektivare nytta av järnvägssystemet.

I Trafikverkets inriktningsunderlag redovisas en ökning av godstransporterna med tåg i basprognosen för 2030 med 37 %. En utbyggnad av järnvägsnätet ger förutsättningar för en ännu större ökning. Sjöfarten bedöms på motsvarande sätt öka med 60 %. De prognosticerade volymerna medför ett mycket högt kapacitetsutnyttjande av järnvägsnätet. En utbyggd Sydostlänk ökar kapaciteten i järnvägssystemet och innebär möjligheter till intermodalitet med hamnen i Karlshamn. Härigenom uppnås en systemlösning för transporter i sydostlig riktning som saknas idag. Effekten skulle bli att stora godsmängder i framtiden kan flyttas från väg till transporter på järnväg kombinerat med sjöfart, vilket ger avsevärt mindre miljöbelastningar. Detta framgår också med all tydlighet av Trafikverkets genomförda järnvägsutredning.

Sydostlänken kommer enligt järnvägsutredningen att medföra stora mängder godstransporter. År 2030 bedöms banan vid en försiktig bedömning trafikeras med lika mycket tonnage som 2013 gick på vart och ett av spåren på södra stambanan. Cirka 40 godståg bedöms trafikera banan, varav ungefär hälften hela sträckan. Att mer exakt säga vilka godsflöden det kan bli fråga om är inte så enkelt. Det gäller kanske särskilt de mer långväga transporter till och från andra delar av Sverige, som kommer att nyttja denna transportväg. Däremot går det att säga en del om transporter för de regionala företagen och andra idag befintliga transporter. En utredning har gjorts om detta med ett antal företag.

Det bör då först noteras att godsflödet över Blekinges hamnar växer snabbare än vad Trafikverkets långtidsprognoser säger. Karlshamn är den största hamnen på Sveriges ostkust. Hamnen ingår tillsammans med Klaipeda hamn och DFDS i EU-projektet Motorways of the Sea, vilket har till huvuduppgift att koppla ihop järnvägstransporter med sjöfart. Färjetrafiken i hamnen har under den senaste 10-årsperioden i genomsnitt ökat med 6-7 % per år vilket kan jämföras med Trafikverkets basprognos för sjöfarten på ca 2,4 % per år. Genom investeringar i ny kombiterminal för fullängdståg och elektrifiering av hamnbanan finns förutsättningar för att ta emot ökade järnvägstransporter. Green Cargo började köra två godståg per vardag i december 2015. Med en utbyggd Sydostlänk idag skulle följande utökade tågtrafik bli aktuell;

- Volvo Cars i Olofström får nya möjligheter för sina befintliga tåg och ser kraftigt ökande volymer till Kina via Karlshamn.
- DFDS Seaways omfördelar 38 trailers per dag från väg till järnväg.
- E.ON Gas fördubblar järnvägsvolymen till 2 tankvagnar gasol/dag.
- IKEA omfördelar 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 omfördelar 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 volymsökningar. En stärkt konkurrenskraft för järnvägstransporter via Karlshamns hamn bidrar till att realisera dessa.

Sydostlänken uppfyller regeringens planeringsförutsättningar

Regeringen har i det planeringsuppdrag som gavs till Trafikverket inför inriktningsplaneringen 2015 angivit ett antal förutsättningar som ska beaktas. Vid en genomgång av dessa visar det 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.

En systemlösning för godstransporter i denna riktning saknas. Av den tidigare redovisade kartbilden framgår att Sydostlänken knyter samman internationella TEN-korridorer, förstärker möjligheterna till internationella transporter och stärker Östersjösamarbetet. Att staten ser betydelsen av att länka samman det prioriterade stamnätverket med och till annan infrastruktur visar sig också i beslutet från EU nyligen att godkänna transportprojektet TENTacle inom Östersjöprogrammet.

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 denna brist tillsammans med intermodalitet med sjöfarten. Detta gagnar hela Sveriges industri och är viktigt för den regionala utvecklingen.

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. Med Sydostlänken är det möjligt att överföra fler transporter från väg till järnväg i närtid med relativt begränsade investeringar. Redan nu står stambanan för akuta utmaningar söder om Älmhult bl. a på grund av ökande godstrafik. Sydostlänken ökar kapaciteten och redundansen i systemet för gods på järnväg och ger möjlighet till intermodalitet med sjöfarten. Sydostlänken leder till kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser genom elektrifiering av banan och 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 uppgraderas och elektrifieras, vilket också Banverket ansett och bedömt som en 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. En betydande avlastning sker av godstrafiken på södra stambanan söder om Älmhult och på sträckan Hässleholm – Karlshamn. Det är positivt för persontrafikens ökande kapacitetsbehov.

Sydostlänken avlastar andra banor

Idag är kapaciteten på södra stambanan söder om Älmhult och på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad ytterst ansträngd och betydande kapacitetsproblem finns. Godståg söderut på stambanan kan inte svänga av direkt i Hässleholm mot Karlshamn på grund av avsaknaden av triangelspår. Onödig trafik uppstår genom att tågen får gå ned till Malmö och vända.

Sydostlänken kommer därför att möjliggöra mer trafik på Södra Stambanan och även på Skånebanan öster om Hässleholm, som idag är en hårt belastad enkelspårsjärnväg.

Sydostlänken möjliggör persontrafik

I de beräknade kostnaderna för att färdigställa Sydostlänken ingår cirka 250 milj. kr för att möjliggöra persontrafik på banan. Det handlar om plattformar och något mötesspår. Denna del av projektet ska bara byggas om trafikhuvudmännen är beredda att ta på sig ansvaret för persontrafiken och om man lokalt och regionalt är beredd att stå för investeringskostnaden.

I området finns idag mycket bristfälliga möjligheter till arbetspendling genom kollektiva färdmedel, trots att stora arbetsgivare verkar i området och en betydande arbetspendling sker. Sydostlänken

skulle därför genom mycket begränsade investeringar kunna bidra till regionförstoring i ett område som ligger inom tre län med mycket stor potential. Näringslivet i området ser arbetspendling och möjligheter att pendla till relevanta utbildningar som viktiga förutsättningar för kommande personalrekryteringar.

Sydostlänken är unikt kostnadseffektiv

I Trafikverkets järnvägsutredning 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. Hamnen i Karlshamn har tidigare fått medel från EU inom ramen för TEN-T och Motorways of the Sea, liksom järnvägsutredningen för Sydostlänken. Bedömningen är att bidrag från denna fond om cirka 600 milj. kr kan påräknas. Region Blekinge är beredd att åta sig att utarbeta en ansökan tillsammans med Trafikverket.

Detta innebär att en finansiering av Sydostlänken kan ske på följande sätt.

EU-medel	600 milj. Kr.
Trafikverket, nödvändiga resurser för reinvestering i befintlig bana	300 milj.
Kommuner och regioner, persontrafik	250 milj.
Insatser från aktörer som får nytta av banan	100 milj.
Nationell plan	<u>1 250 milj.</u>
	S:a <u>2 500 milj.</u>

Sammanfattande slutsatser

Sydostlänken är ett av få järnvägsprojekt för godstrafik som kan redovisa en positiv samhällsekonomisk kalkyl. Genom medfinansiering kan staten med en förhållandevis låg insats uppnå mycket stora positiva effekter. Projektet innebär nämligen en systemlösning för godstransporter i sydostlig riktning, skapar goda förutsättningar för internationell handel, bidrar till tillväxt och fler arbetstillfällen, skapar regional utveckling samt minskar miljöbelastningen från transporter.