

GD Banverket
GD Vägverket
Näringsdepartementet
Riksdagens Trafikutskott

Synpunkter på arbetet med kandidater till rikskombiterminaler

Sammanfattning

Den pågående handels- och transportutvecklingen inom Sydöstra Österjöområdet talar för att sydöstra Sverige med dess hamnar redan nu bör ingå bland de strategiska hamnregioner som är av särskild betydelse för Sveriges transnationella godstransporter.

Utvecklingen inom stråket Göteborg – Karlskrona – Gdynia – Lodz pekar tydligt mot att Karlskrona hamn, som brohuvud till denna nya viktiga marknad, och Alvesta bör ingå bland noderna i ett nationellt system av kombiterminaler.

Bakgrund

Nätverket för Baltic-Link Association har sedan flera år genom EU-projekten SEBTrans och SEBTrans-Link arbetat och drivit frågor avseende godsflöden, terminalstrukturer och transporter i Östersjöområdet. Föreningen är ett nätverk av kommuner, regioner och länsstyrelser utmed transportstråket Baltic-Link (riksvägarna 25 och 27 samt Kust-till-kustbanan), se bilaga 1. Nätverkets främsta uppgift är att följa upp det arbete som nedlagts inom projekten SEBTrans och SEBTrans-Link, se bilaga 2.

Vi har nu tagit del av och i viss mån medverkat i arbetet och processen med att ta fram underlag och analyser av framtida rikskombiterminaler på uppdrag av Banverkets huvudkontor.

Med anledning av ovanstående och med anledning av den nyligen publicerade rapporten ”Analys av kandidater till rikskombiterminaler” från företaget Network Logistics AB finner vi det angeläget att avge följande synpunkter, i synnerhet då nämnda rapports innehåll och slutsatser inte alls står i relation till varandra avseende omvärldsanalys, trafikciffror i Sydöstra Sveriges hamnar och dragna slutsatser.

Utgångspunkter

Vi konstaterar att arbetsprocessen hittills varit ytterst oklar då det, enligt vår uppfattning, förekommit parallella uppdrag vars status varit svår eller nästintill omöjlig att bedöma för oss som deltagit i arbetet på lokal och regional nivå. Några regionala aktörer eller andra intressenter har inte involverats i konsultens arbete varför någon regional input eller förankring inte varit möjlig.

När det gäller rapporten ”Analys av kandidater till rikskombiterminaler” har Networks Logistics AB inventerat dagens godsflöden, dvs. utgångspunkten har varit dagens kombitrafik och flöden. Efter denna inventering konstaterar man mer eller mindre att det är denna bild som gäller och kommer att gälla fram till 2015 utan att göra någon direkt omvärldsanalys över vad som händer i våra närområden utanför landets gränser. Man tar i analysen ej heller hänsyn till resultaten från de olika banregionernas slutrapporter, vilket vi finner anmärkningsvärt.

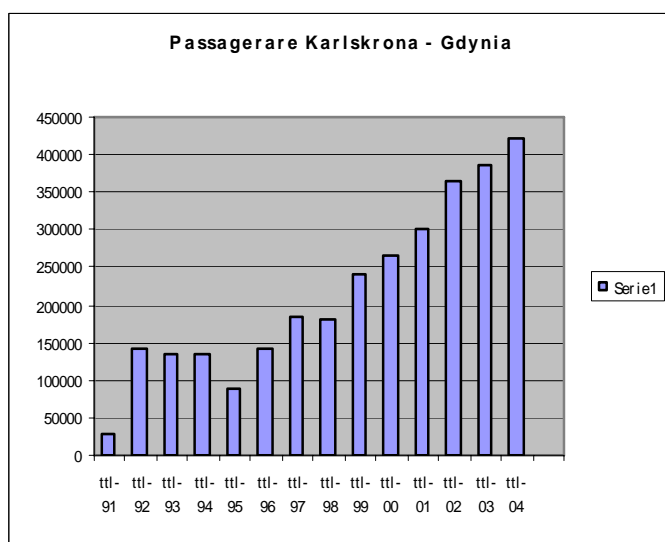
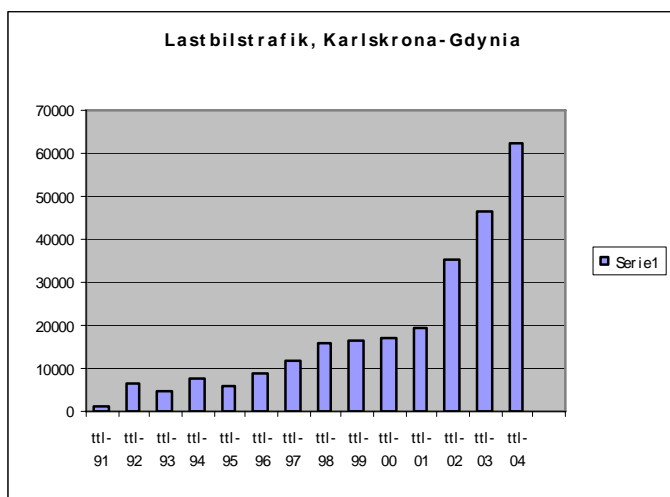
Nätverket för Baltic-Link Association kan konstatera att avseende godstrafikens historiska utveckling överensstämmer Network Logistics sammanställning med projektet SEBTrans-Links slutrapport när man konstaterar att det skett en dramatisk ökning av framförallt transnationella godstransporter i Östersjöområdet under de senaste tre åren.

Baltic-Link Association delar även Network Logistics uppfattning att den förväntade expansionen i handeln med Polen, Ryssland och de baltiska länderna kommer att accelerera snabbt de närmaste åren. Vi anser dock att utredarna inte tar tillräcklig hänsyn till denna utveckling i sin fortsatta analys utan att slutsatserna fortsatt bygger på en förlegad bild av strategiska stråk och noder. Man tar ej heller tillräcklig hänsyn till den utvidgning av Europas gemenskap som kommer att ske i nästa utvidgningsetapp, och som påverkar handelsmönster och därmed transportbehov mot östra och sydöstra Europa.

Erfarenheter från tidigare projekt SEBTrans och SEBTrans-Link

Med utgångspunkt i vad vi redan ser idag och vad de flesta bedömare anser vara en sannolik utveckling av godstransporterna i Östersjöområdet, anser nätverket för Baltic-Link Association att sydöstra Sverige med dess hamnar redan nu bör ingå bland de strategiska hamnregioner som är av särskild betydelse för Sveriges transnationella godstransporter.

Vidare kan vi redan nu konstatera att förbindelsen Gdynia – Karlskrona är en ”nyckellänk” för både Polen och Sverige för att inte säga Skandinavien. Trafiken mellan Karlskrona och Polen har vuxit stadigt under åren och är idag marknadsledande vad gäller passagerare (400 000) och personbilar (60 000), med närmare 50 % av totalmarknaden. Vad gäller lastfordon visar talen en ökning från 1997 på 470 % och under 2004 valde 62 000 lastfordon Karlskrona – Gdynia linjen. Detta gör Karlskrona hamn till den största roro- och passagerarhamnen i Sydöstra Sverige avseende transporterade enheter och passagerare.



Samtliga linjer till Polen uppvisar kraftigt ökad trafik, speciellt efter de nya EU-ländernas inträde i unionen.

Baltic-Link Association

Den betydelse som polackerna och EU tillmäter stråket Gdynia – Lodz kan bland annat utläsas av att vägförbindelsen (A1) och järnvägslinjen i samma stråk numera ingår i TEN-nätet (Trans European Network). Dessutom påbörjades den första utbyggnaden av länken i maj 2005 då A1, i en första etapp, byggs ut till motorvägsstandard mellan Gdynia och Torun.

Även på järnvägssidan görs stora satsningar, och trafik till södra Polen och söder om liggande länder har redan startats med pendeltåg från containerhamnen i Gdynia, vilken är belägen i anslutning till färjehamnen, se bilaga 3 – markerad artikel i Östersjönytt nr 610.

I ljuset av denna utveckling anser nätverket för Baltic-Link Association det vara givet att Karlskrona hamn, som brohuvud till denna nya viktiga marknad, skall ingå bland de hamnar som utpekats som strategiska noder i Sverige.

Nätverket är dessutom övertygat om att stråket genom Polen vidare mot Slovakien, Ungern, Österrike och Italien inom en inte allt för avlägsen framtid kommer att utgöra ett av de viktigaste nordsydgående stråken genom Europa.

Projektet SEBTrans-Link undersökte vidare i ett av sina ”delprojekt” möjligheterna att skapa ett järnvägsbaserat brytpunktssystem längs Kust-kust banan. I en rapport som Inregia AB tog fram för projektets räkning var slutsatsen att det befintliga godsflödet längs Kust-till-kust stråket bör kunna utgöra ett tillräckligt underlag för en godspendel på järnväg mellan Göteborg och Karlskrona hamn. Godspendeln, i form av ett kombitåg, bör även göra uppehåll vid någon terminal på sträckan. Som lämpliga terminaler utmed denna sträcka redovisade nämnda rapport terminalerna i Alvesta, Emmaboda/Nybro, Värnamo och Borås.

För att möjliggöra en sådan godspendel har projektet SEBTrans-Link tillsammans med Karlskrona kommun och hamn, med bidrag från Interregfondens investeringspengar, utvecklat en terminal i Karlskrona hamn för att göra hanteringen av containrar och trailers till järnväg möjlig och konkurrenskraftig. Av de i Inregias utredning utpekade möjliga lägena för inlandsterminaler har Alvesta, som en lämplig brytpunkt mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, redan påbörjat utvecklingen av en sådan kombiterminal.

Sammantaget talar detta för att Karlskrona hamn och Alvesta bör ingå i de nationella noderna som utpekats såsom aktuella för rikskombiterminaler, Karlskrona hamn med omedelbar verkan och Alvesta såsom potentiellt intressant inför framtiden.

För Nätverket Baltic-Link Association

Carl-Olof Bengtsson
Ordförande Baltic-Link Association

Post:
Box 1222
SE-351 12 VÄXJÖ

Visit:
Västra Esplanaden 18

Phone:
+46 470 415 39
Telefax:
+46 470 265 68

Mobile:
+46 733 76 85 91
E-mail:
per-olof.lofberg@kommun.vaxjo.se