

Kombiterminalutredningen
Att: Annelie Nylander
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över och inlägga till arbetet med kandidater till rikskombiterminaler och prioriterade hamnregioner

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. Hamnarna i Sydost, med sitt strategiska läge, är dessutom de snabbast växande hamnarna vad avser ropax med sin trafik till Polen och Baltikum.

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 prioriterade hamnregioner och rikskombiterminaler. Detta i synnerhet då syftet med de prioriterade hamnarna och kombiterminalerna är att styra över godsflöden från väg till järnväg och då trafikutvecklingen mellan Sverige-Polen har en trafik tillväxt som är mångdubbelt den som går till Tyskland och västra Europa idag.

Dessutom utgör upprustning av Kust-till-kust banan tillsammans med investeringar i Karlskrona hamn och investeringar i en kombiterminal i Alvesta starka byggstenar i den av föreningen nyligen inlämnade ansökan avseende ”Motorways of the Sea”, vilken i skrivande stund bereds av Näringsdepartementet tillsammans med Sjöfartsverket. Det är föreningens uppfattning att enbart detta torde utgöra grund för att ta med både Karlskrona hamn och Alvesta godsterminal i förslagen kring prioriterade hamnregioner och kandidater till rikskombiterminaler.

Bakgrund

Nätverket 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, 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 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 tidigare publicerade rapporten ”Analys av kandidater till rikskombiterminaler” från företaget Network Logistics AB samt nyordningen för uppdraget efter Banverkets omorganisation finner vi det angeläget att avge föreliggande synpunkter. Vi vill även återropa de av oss tidigare inlämnade synpunkterna i ärendet (”Synpunkter med kandidater till rikskombiterminaler”, april 2006).

Erfarenheter från tidigare projekt SEBTrans och SEBTrans-Link

Post:
Box 1222
SE-351 12 VÄXJÖ

Visit:
Västra Esplanaden 18

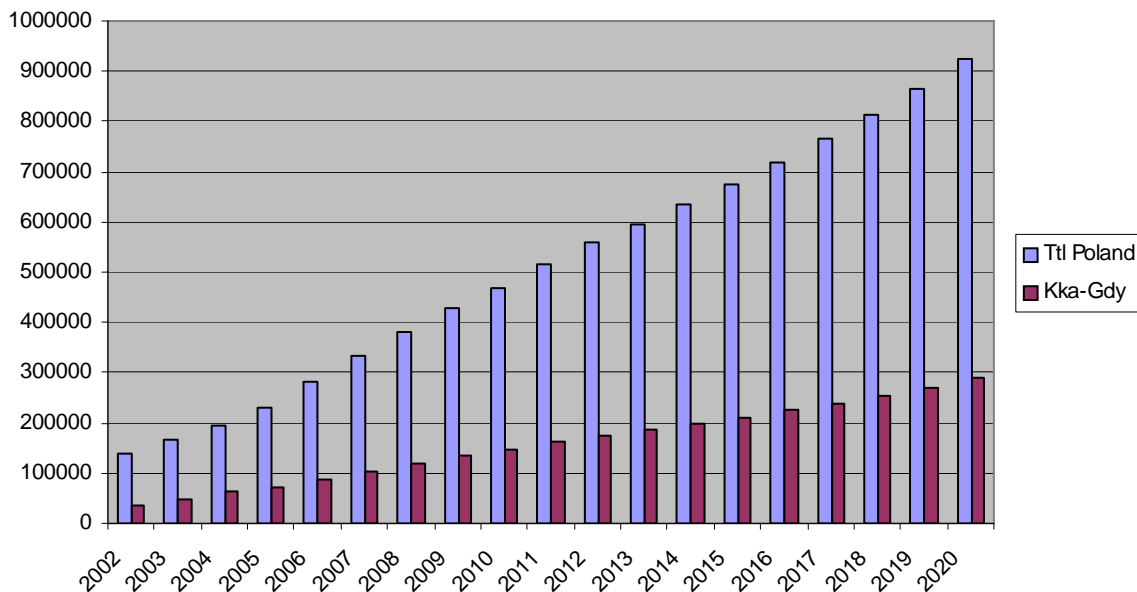
Phone:
+46 470 415 39
Telefax:
+46 470 265 68

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

Med utgångspunkt i vad vi redan ser idag och vad de flesta bedömare anser vara en sannolik utveckling av godstransporterna i Östersjöområdet, anser nätverket 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.

Prognosis, Cargo units by ferry Sweden-Poland and Stena's share



Källa. SEBTrans-Link/Stena Line

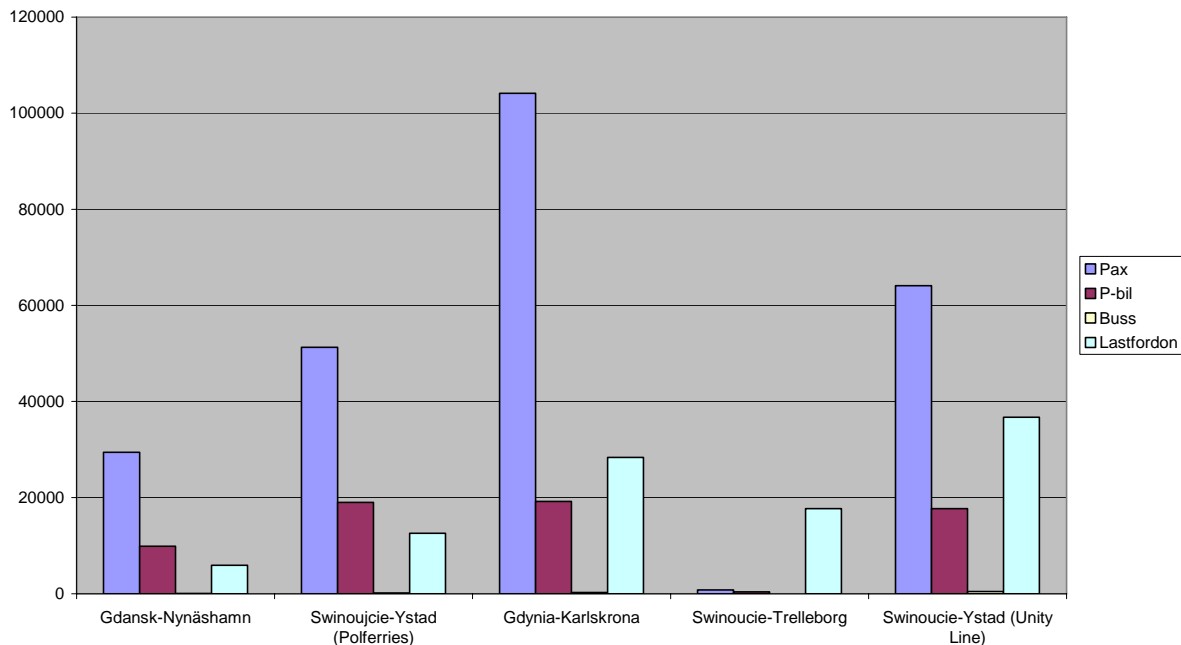
Trafiken mellan Karlskrona och Polen har vuxit stadigt under åren och är idag marknadsledande vad gäller passagerare (413 000) och personbilar (74 000), med närmare 50 % av totalmarknaden. Vad gäller lastfordon visar talen en ökning från 1997 på 470 % och under 2006 valde drygt 90 000 lastfordon Karlskrona – Gdynia linjen. Detta gör Karlskrona hamn till den största roro- och passagerarhamnen i sydöstra Sverige avseende transporterade enheter och passagerare.

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.

Utvecklingen inom stråket Göteborg – Karlskrona – Gdynia – Lodz pekar tydligt på en trafikutveckling och en trafiktillväxt utöver det vanliga.

Trafikvolymmer Sverige-Polen, jan-apr 2007



Källa. Marine Trading

Utöver ovanstående har Stena Line, vilka opererar linjen Karlskrona-Gdynia, under våren 2007 satt in ett tredje fartyg och har nu tre avgångar i vardera riktningen med en kapacitet på ca 100 lastfordon per färja, vilket yttermera bekräftar nämnda trafiktillväxt och utveckling. Karlskrona hamn utökar dessutom nu sitt terminalområde och sina kajanläggningar för att kunna hantera de ännu större fartyg som Stena Line planerar sätta in 2010. De nya fartygen kommer att ha 2,5 gånger så stor lastförmåga som nuvarande med ett tonnage på 400 lastbilar per avgång. Omlastningsmöjligheter för containers från järnväg till trailers finns inom hamnområdena såväl i Karlskrona som i Gdynia. I Gdynia görs motsvarande satsningar i hamnen och en ny terminal är på väg att byggas för att stå klar 2010.

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 nord-sydgående stråken genom Europa.

Projektet SEBTrans-Link undersökte vidare i ett av sina ”delprojekt” möjligheterna att skapa ett järnvägsbaserat brytpunktssystem längs Kust-till-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 omlastning från trailers till järnväg möjlig och konkurrenskraftig. Av de i Inregias utredning utpekade möjliga lägena för en inlandsterminal har genomförda studier visat på Alvesta som en lämplig brytpunkt mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan. Denna terminal skulle även betjäna den alltmer växande trafiken via Karlshamn.

Dessutom utgör denna terminalinvestering en stark byggsten i den av föreningen nyligen inlämnade ansökan avseende "Motorways of the Sea", vilken i skrivande stund bereds av Näringsdepartementet tillsammans med Sjöfartsverket.

Sammantaget talar detta för att sydöstra Sveriges hamnar och Alvesta bör ingå bland de nationella noder som nu utpekats såsom prioriterade hamnregioner och rikskombiterminaler. Karlskrona och Karlshamns hamnar som en gemensamt prioriterad hamnregion med omedelbar verkan och Alvesta såsom intressant rikskombiterminal inför framtiden.

För Nätverket Baltic-Link Association



Bo Frank
Ordförande Baltic-Link Association/
KS-ordförande Växjö kommun

Kopia för kännedom:

Hamnstrategiutredningen
Näringsdepartementet
Berörda kommuner och
Regioner