

GD Banverket  
Näringsdepartementet  
Infrastrukturminister Åsa Thorstensson  
Region Blekinge  
Region Jönköping  
Regionförbundet i Kalmar län  
Regionförbundet södra Småland  
Berörda kommuner

## Yttrande över och inläga till arbetsprocessen kring upprustning av Kust-till-kust banan

### Sammanfattning

Den pågående handels- och transportutvecklingen i Sydöstra Österjöområdet talar för att järnvägsdelen Kust-till-kust banan snarast bör upprustas och därmed redan i nuläget ingå bland de objekt som prioriteras i Banverkets revidering av framtidsplanen 2004-2015.

Det är nätverket Baltic-Links gemensamma och starka uppfattning att upprustningen av Kust-till-kust banan är den i särklass viktigaste infrastrukturensatsningen för sydöstra Sveriges framtida utveckling och för utvecklingen av den svenska delen av transportkorridoren Baltic-Link i sin helhet.

Dessutom utgör Kust-till-kust banan en av de starkaste byggstenarna 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 upprustningen av Kust-till-kust banan i Banverkets reviderade framtidsplan.

### Bakgrund

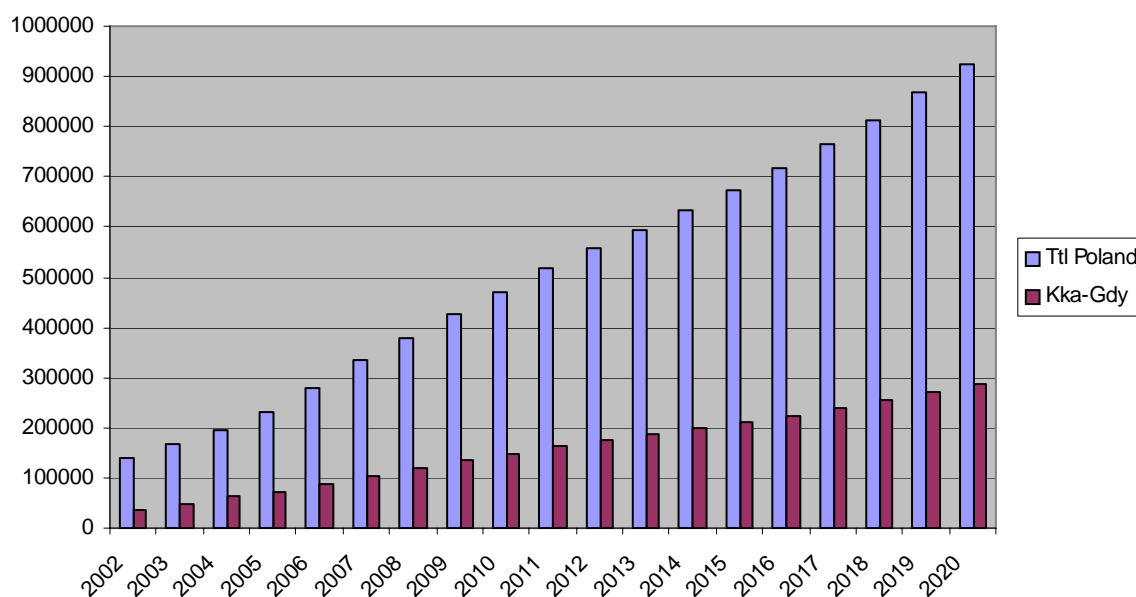
Nätverket för Baltic-Link Association har sedan flera år genom EU-projekten SEBTrans och SEBTrans-Link arbetat och drivit frågor avseende godsflöden, terminalstrukturer och transporter i Östersjöområdet. Föreningen är ett nätverk av kommuner, regioner och länsstyrelser utmed transportstråket Baltic-Link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

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 Kust-till-kust banan redan nu bör ingå bland de strategiska banor som är av särskild betydelse för Sveriges transnationella godstransporter och därmed ingå i Banverkets reviderade framtidsplan.

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 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.

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

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



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.

I ljuset av denna utveckling anser nätverket för Baltic-Link Association det vara givet att Kust-till-kust banan skall ingå bland de banor och bandelar som kommer att finnas med i Banverkets reviderade framtidsplan 2004-2015.

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.

# Baltic-Link Association

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 hamnar. 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. Vi har dessutom, sedan en längre tid, fört diskussioner med intresserade operatörer och kunder för att realisera ovanstående brytpunktssystem, vilket vi nu hyser gott hopp om att kunna starta i början av 2007, vilket ytterligare påvisar banans internationella betydelse.

För Nätverket Baltic-Link Association



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