

Banverket  
 Att: Annelie Nylander  
 Box 1070  
 172 22 SUNDBYBERG

## Synpunkter inför arbetet med revideringen av TEN-T riktlinjerna

### Sammanfattning

Den pågående handels- och transportutvecklingen inom Sydöstra Österjöömrådet samt utpekandet av Karlskrona och Karlshamns Hamnar som en av landets strategiska hamnregioner som är av särskild betydelse för Sveriges transnationella godstransporter, talar för att Regeringen borde verka för uppgradering av transportstråket Baltic-Link (riksväg 27 samt Kust-till-Kust banan) till TEN stråk. Denna uppmaning stöds även av de till nätverket inkomna politiska ”Statements, vilka bifogas detta yttrande (bilaga 1).

Baltic-Link stråket i sin helhet utgörs av transportkorridoren Göteborg – Karlskrona – Gdynia – Lodz där den Polska delen av stråket redan är en prioriterad del av Trans European Network genom den s.k. A1 motorvägen tillsammans med järnvägsaxeln Gdansk-Vien, dvs, projekt 23 och 25 inom TEN-T.

En uppgradering av transportkorridoren Baltic-Link skulle innebära etablerande av en alternativ transportkorridor med minskat tryck på motorvägarna i Nordtyskland och minskade trafikstockningar i Centraleuropa. Det skulle också innebära förbättrad tillgänglighet till de större TEN-T korridorerna i området kombinerat med en bättre samverkan och förbindelse mellan gamla och nya EU-länder.



Dessutom är delar av Baltic-Link stråket redan idag föremål för prioriteten ”Motorways of the Sea”, vilket yttermera talar för att transportkorridoren i sin helhet bör ingå i TEN-T.

I samband med avlämnandet av dessa synpunkter vill vi även återropa och aktivera den av oss sedan tidigare inlämnade Hemställan till Näringsdepartementet, 2006-06-30, (bilaga 2) avseende rubricerat ärende.

## 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 hamnar utmed transportstråket Baltic-Link, (bilaga 3).

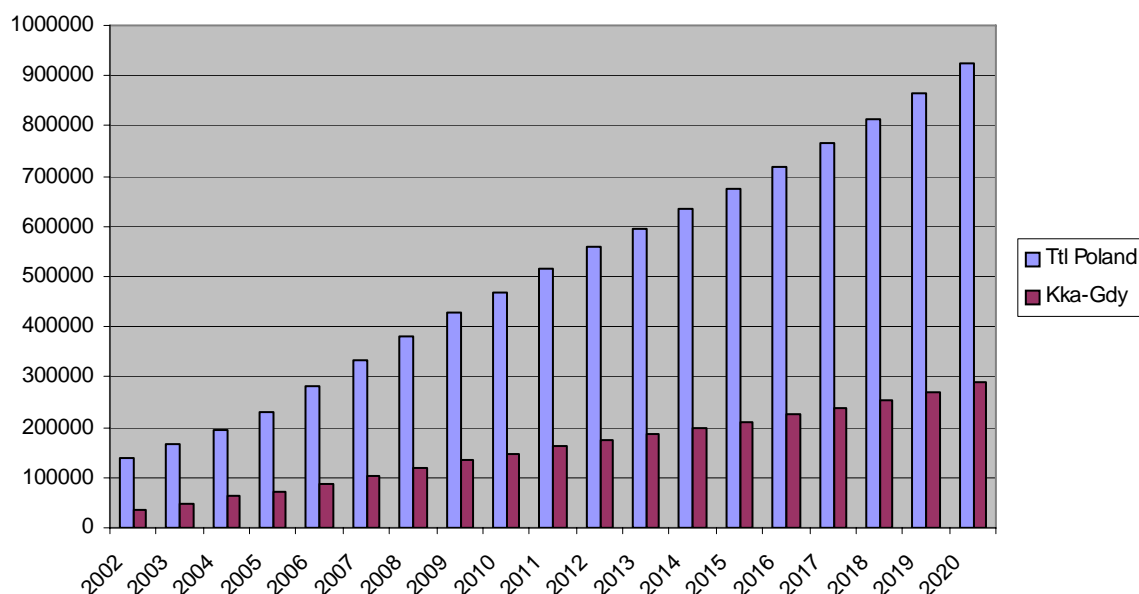
Nätverkets främsta uppgift är att följa upp det arbete som nedlagts inom projekten SEBTrans och SEBTrans-Link, se informationsbroschyr (bilaga 4).

## 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 Baltic-Link Association att transportkorridoren Baltic-Link redan nu borde ingå i TEN-T systemet.

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 (429 000) och personbilar (80 000), med närmare 50 % av totalmarknaden. Vad gäller lastfordon visar talen en ökning från 1997 på 470 % och under

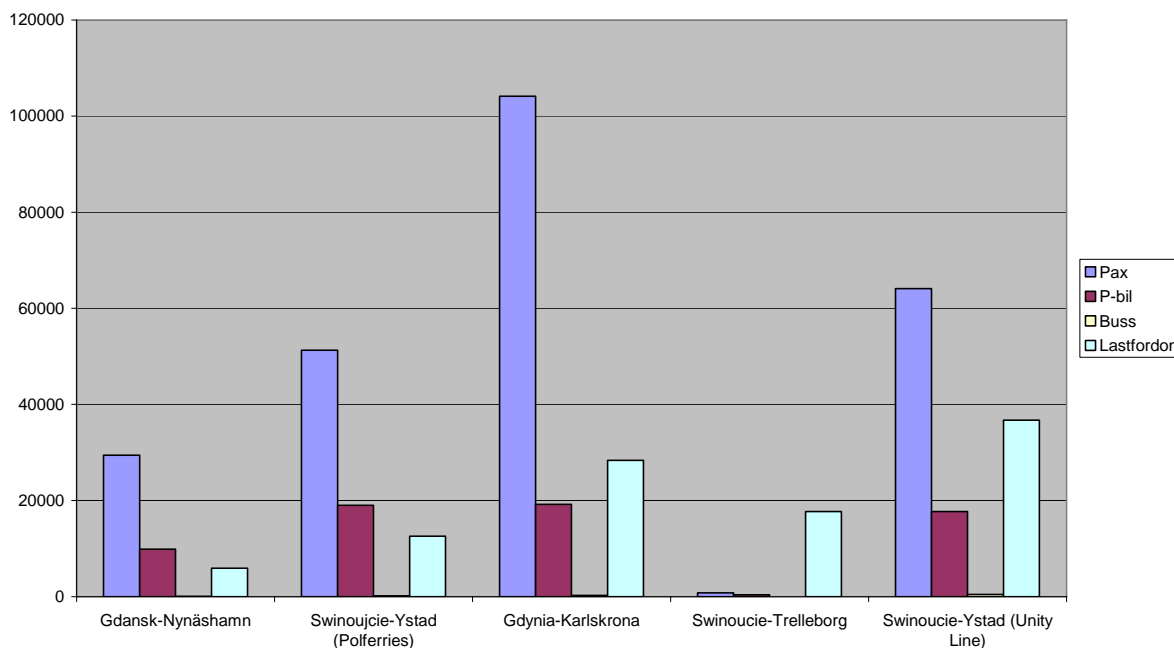
2007 valde drygt 94 000 lastfordon Karlskrona – Gdynia linjen. Detta gör Karlskrona hamn till den största roro- och passagerarhamnen i sydöstra Sverige avseende transporterade enheter och passagerare.

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.

Trafikvolym 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.

Dessutom utgör ovanstående terminalinvesteringar tillsammans med upprustningen av Kusttill-kust banan (Emmaboda-Karlskrona) och Alvesta godskombiterminal starka byggstenar i

## Baltic-Link Association

den av föreningen nyligen inlämnade ansökan avseende "Motorways of the Sea", vilken i skrivande stund bereds av Näringsdepartement tillsammans med Sjöfartsverket. "Motorways of the Sea" är i sig ett prioriterat projekt inom det befintliga TEN-T systemet. Att delar av Baltic-Link stråket redan idag är föremål för prioriteten "Motorways of the Sea" styrker yttermera vår uppfattning om att transportkorridoren i sin helhet bör ingå i TEN-T.

Nätverket är även 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.

Uppgradering av Baltic-Link till TEN-T kommer generera ett fokus på att förbättra befintliga sjöfartsförbindelser för godstransporter. Fokus kommer också att ligga på frågan om en övergång från väg- till järnvägstransporter av gods samt att minska klyftan när det gäller transport- och kommunikationsförbindelser mellan gamla och nya EU-länder i Östersjöregionen. Baltic-Link kommer att höja värdet av TEN-T (Trans European Network) genom att förbinda TEN-T vägarna och de olika länderna med varandra i Östersjöregionen, det vill säga den Nordiska triangeln i Sverige med de TEN-T prioriterade objekten nummer 23 och 25 i Polen. Baltic Link kommer också att öka värdet av TEN-T systemet genom att förverkliga begreppet "Motorways of the Sea" i Östersjöregionen.

*Genom att uppgradera transportkorridoren Baltic-Link skulle vi uppnå:*

- Målen i European Transport Policy for 2010: Time to Decide (EU:s vitbok om europeisk transportpolitik)
- Målen avseende bättre förbindelser mellan olika TEN-T system i Östersjöregionen
- Målen avseende bättre sammanhållning mellan gamla och nya EU-länder
- Målen att förverkliga konceptet "Motorways of the Sea" i Östersjöregionen

Sammantaget talar detta för att transportstråket Baltic-Link borde uppgraderas till TEN-T stråk i samband med föreliggande TEN-T revidering.

För Nätverket Baltic-Link Association



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

### **Kopia för kännedom:**

Näringsdepartementet  
Berörda kommuner och  
Regioner