



1. Uppkomsten av Baltic-Link

1.1 Varför Baltic-Link?

Så tidigt som 1998 togs ett initiativ av offentliga myndigheter och marknadsorganisationer i Sverige, Danmark, Polen, Litauen och Ryssland för att genomföra ett samverkansprojekt inom ramen för EU-programmet Interreg II C. Projektet, med namnet SEBTrans, syftade till att studera och kartlägga situationen för handel, transporter och infrastruktur i sydöstra Östersjön och i de berörda länderna. Inom projektet gjordes även prognoser för förväntad handel samt gods- och persontrafik.

Resultatet visade att området i sydöstra Östersjön kunde förvänta sig en fördubbling av handeln och en snabb tillväxt i godstrafiken till sjöss fram till år 2020.

Området saknade dock intermodala godstransportlösningar och ett antal viktiga förbindelse-länkar. Samtidigt fanns även flera flaskhalsar i den befintliga transportinfrastrukturen. Två av dessa identifierades som transportkorridorer för internationellt handelsutbyte: den ena i västlig-östlig riktning, den andra som länkar Skandinavien med centrala och sydöstra Europa.

Med tanke på befintliga infrastrukturbrister gentemot de stadigt ökande handelsutbytesvolymerna i projektets geografiska område fortsatte det institutionella samarbetet. I linje med EU:s gemensamma transportpolicy fokuserade SEBTrans-Link-projektet på att förstärka sjö- och järnvägstransporter i sydöstra Östersjön som ett alternativ till de överbelastade korridorerna mellan Skandinavien och de nordvästra delstaterna i Tyskland. Genom gemensamma positionsskrivningar, hearings och seminarier involverades politiker, media och viktiga affärsaktörer i ett samspel om nyckelrollen som transportkorridorerna genom sydöstra Östersjöns hamnar har, för mer hållbara och intermodala transporter i Europa.

Efter EU:s hittills största utvidgning år 2004 påskyndades investeringarna i Polens transportsystem, och dess kärninfrastruktur bestående av motorvägar, stambanor och huvudhamnar omfamnades av TEN-T stamnätsskorridorer. Den Baltiska-Adriatiska korridoren som sträcker sig ca 1 700 km söderut från hamnarna Gdynia, Gdansk och Szczecin-Świnoujście i norr, till viktiga hamnar i Adriatiska havet i söder, blir klar 2030, då kommer gods att kunna transporteras i 160 km/tim på järnvägar genom Europa.

För att få ett snabbare beslut om infrastrukturförbättringar i svenska delen av transportförbindelsen, och för att uppnå dess erkännande som ett europeiskt intresseprojekt, byggdes en nätverksorganisation genom Baltic-Link Association. Baltic-Link Association samlar offentliga och industriella aktörer längs sträckan mellan Göteborg och Karlskrona och har ett samarbetsavtal med två liknande organisationer i Polen (*Association of the Cities of the Amber Motorway* och *Association of Polish Regions of the Baltic-Adriatic Transport Corridor*) för att gemensamt verka för etableringen av Sveriges och Skandinavien's nya transportled till Europa.

Baltic-Link omfattar riksväg 27, Kust till kust-banan Göteborg-Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona-Gdynia. Genom Baltic-Link ansluts Skandinavien till den Baltiska-Adriatiska korridoren med en enorm potential för att knyta ihop produktions- och konsumtionsmarknader i Central- och Sydöstra Europa, Sverige och Norge.

Baltic-Link handlar om att bygga ut en existerande transportkorridor, inte att bygga en helt ny. Det gör Baltic-Link avsevärt mycket billigare än många andra infrastruktursatsningar. Längs Baltic-Link korridoren

finns redan i dag fungerande logistik med omlastningsterminaler för lastbil och tåg och godslogistiksanläggningar.

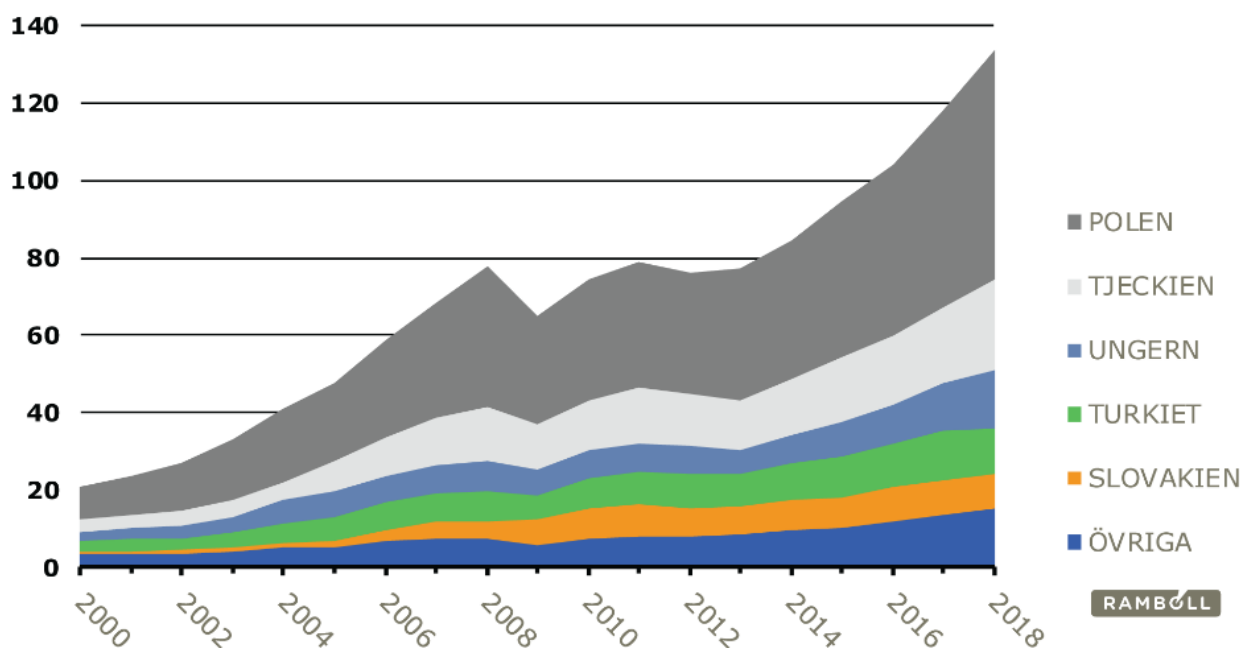
1.2 Kontinuerligt växande transportvolym

1.2.1 Handelsutbyte mellan Sverige och länder i Central- och Östeuropa

Diagrammen nedan (Figur 1 & Figur 2) visar Sveriges import och export med ett urval av 18 länder. Urvalet baseras på Sveriges nuvarande handel och var det finns potential att öka denna handel via främst Baltic-Link.

SVENSK VARUIMPORT ÖVER TID MED ETT URVAL AV LÄNDER

MILJARDER (SEK)

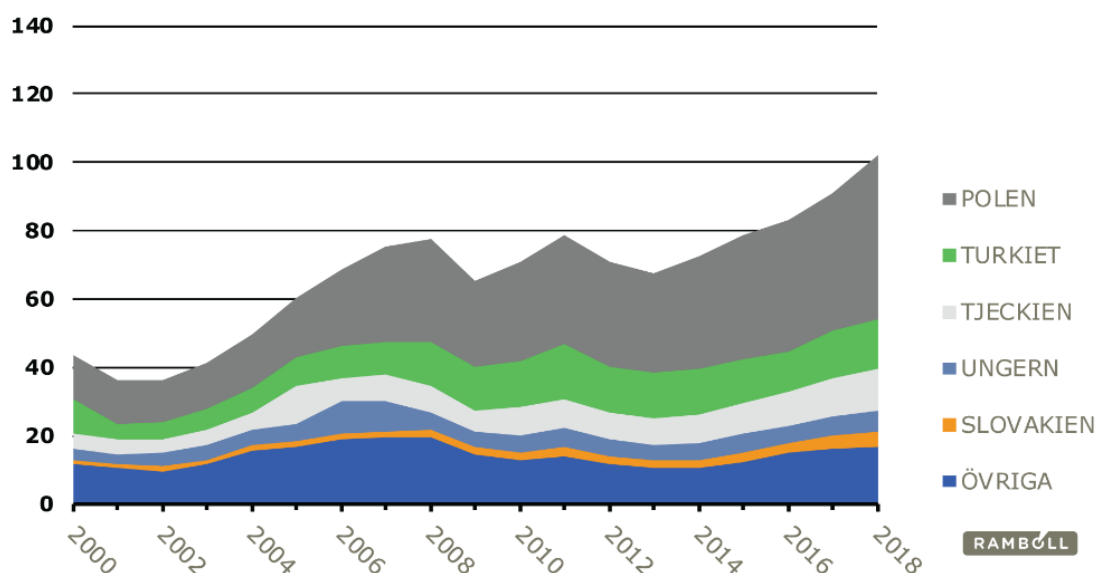


Figur 1 Sveriges import från 18 länder i och utanför EU. Den blå kurvan "Övriga" representerar Albanien, Bosnien/Hercegovina, Bulgarien, Grekland, Kosovo, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Montenegro, Rumänien, Serbien, Slovenien och Ukraina. (Källa: SCB)

Figur 1 visar att Polen stod för största delen av importen år 2018 (44 procent) inom de utvalda länderna och att de fyra största importländerna, förutom Polen, är i fallande ordning Tjeckien, Ungern, Turkiet och Slovakien. Tillsammans står de fem största för 89 procent av Sveriges import från de berörda länderna.

SVENSK VARUEXPORRT ÖVER TID MED ETT URVAL AV LÄNDER

MILJARDER (SEK)



Figur 2 Sveriges export till 18 länder i och utanför EU. Den blå kurvan "Övriga" representerar Albanien, Bosnien/Hercegovina, Bulgarien, Grekland, Kosovo, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Montenegro, Rumänien, Serbien, Slovenien, Slovakien och Ukraina. (Källa: SCB)

I Figur 2 ses att Polen ensamt står för nära hälften av Sveriges export år 2018 (47 procent) mellan de 18 utvalda länderna. De tre största efter Polen är i fallande ordning Turkiet, Tjeckien och Ungern med, sammanlagt, 32 procent av Sveriges export år 2018. Tillsammans stod alltså de fyra största för 79 procent år 2018 mellan de utvalda länderna.

På en aggregerad nivå kan man se att exporten ökar mot Kontinentaleuropa. Slovakien, Ungern och Tjeckien är länder där bl.a. fordonstillverkning etablerat sig och kan tänkas generera mer transporter via Karlskrona.

Sydsveriges strategiska läge gör att ca 41 procent av Sveriges importvärde och ca 31 procent av exportvärdet passerar genom området. I projektet SEBTrans uppskattades en fördubbling av fraktvolymen i Östersjöregionen mellan åren 1997 och 2020. Fördubblingen uppnåddes redan efter 6 år mellan Sverige och Polen. Sedan etableringen av de nio TEN-T stamnätsskorridorerna i Europa har handeln mellan Sverige och Polen ökat med cirka 44 % (2013–2017).

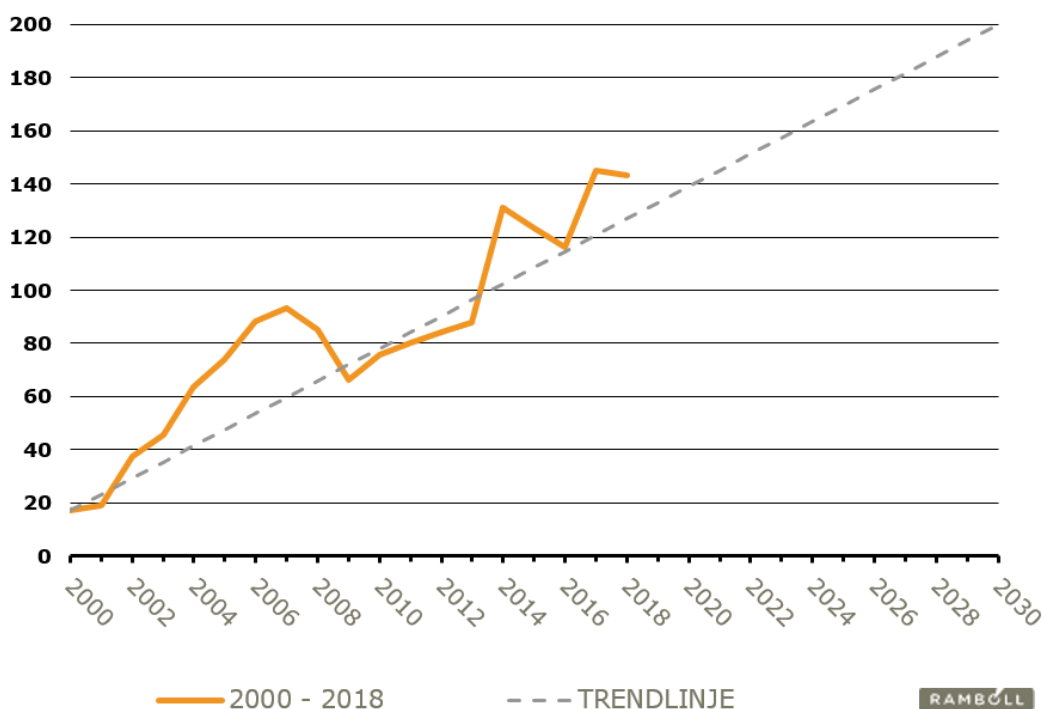
Blekinges hamnar står för en betydande del av detta och Baltic-Link har blivit en viktig handelskoppling mellan Skandinavien och blomstrande länder i Central- och Östeuropa och särskilt mellan Sverige och Polen.

1.2.2 Karlskrona hamn - en port mot växande marknader

Med starka gods- och persontransportflöden är Karlskrona hamn den största ro-ro- och passagerarhamnen i sydöstra Sverige, avseende transporterade enheter och passagerare.

ANTAL FRAKTENHETER PER ÅR I KARSKRONA HAMN FÄRJELINJEN KARLSKRONA - GDYNIA 2000 - 2018

FRAKTENHETER PER ÅR
(TUSENTAL)



Figur 3 Antal fraktenheter per år på färjelinjen Karlskrona – Gdynia 2000 – 2018. I begreppet fraktenheter inkluderas trailers, lastfordon och släp (Källa: Sveriges Hamnar)

Antalet lastbilar, trailers och släp som transporteras på rutten Karlskrona – Gdynia har ökat med 740% under de senaste 18 åren trots den kraftiga nedgången under krisåren 2008/09. Idag trafikerar Stena Line linjen med 4 ro-pax färjor och 46 turer per vecka (23 ankomster och 23 avgångar) och till 2030 uppskattas ro-ro volymer mellan Gdynia – Karlskrona uppnå 200 000 fraktenheter per år. Inräknade varugrupper är livsmedel, animaliska produkter och tillverkade produkter som sannolikt transporteras med lastbil genom Sverige. Under de senaste åren har även en svensk export av tillverkade bilar via Karlskrona hamn ökat mot marknader i centrala och östra Europa.

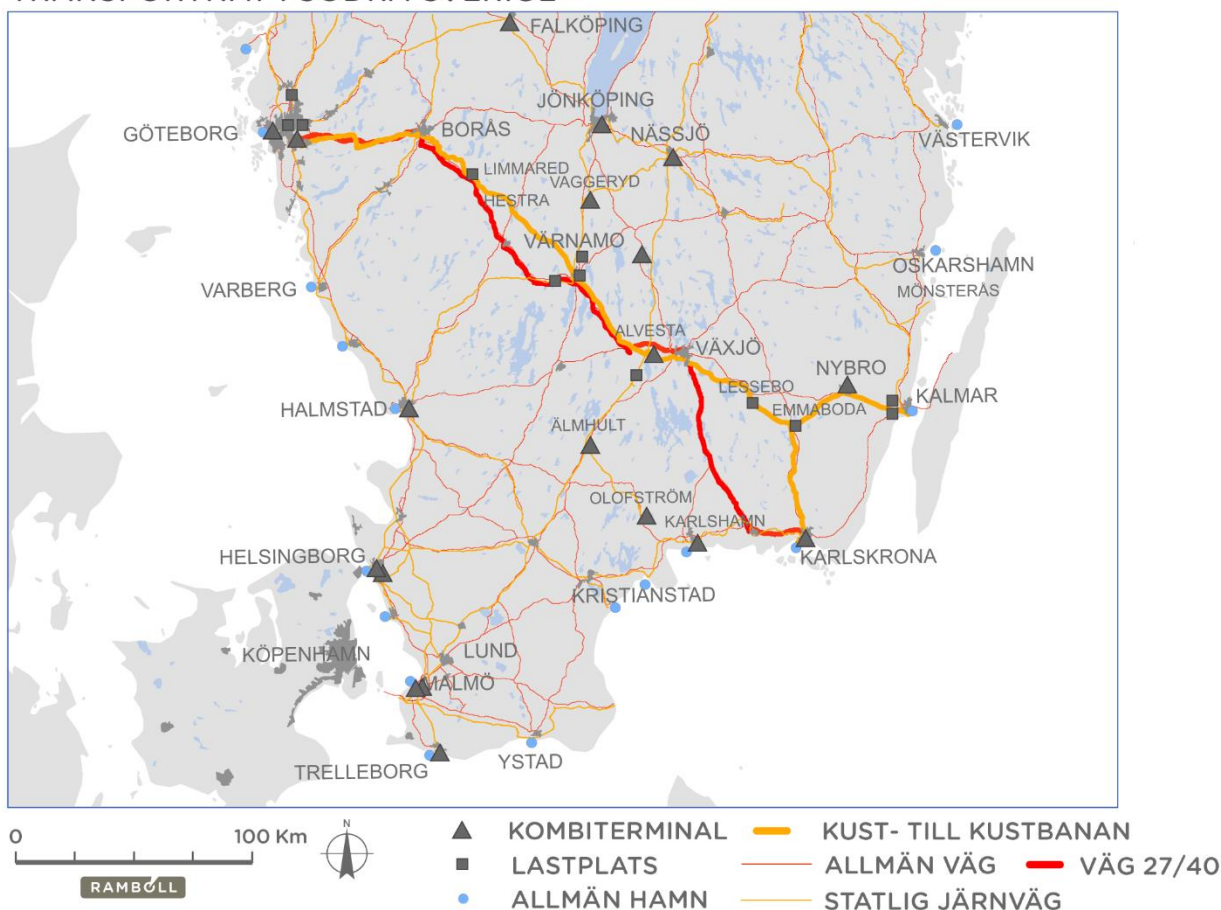
Enligt Basprognos 2040 kommer godsvolymer (antal ton) via Karlskrona att fortsätta öka till motsvarande 330 000 lastfordon år 2040.

1.3 Pulsådern för sydöstra Sverige

Baltic-Link binder samman flera funktioner. Dels omfattas de regionala arbetsmarknaderna, specialiserad service och andra tjänster samt högre utbildning och dels förbinder stråket betydande logistikområden och industrier.

I stråkets västligaste del finns Göteborg som landets mest betydande logistikområde. Viared i Borås har vuxit som lagerområde och har potential att växa ytterligare. Värnamo utgör en knutpunkt där stråket ansluter till lager och terminaler i den så kallade Jönköpingsnoden (Jönköping, Nässjö, Vaggeryd) som också är utpekad som terminal av europeiskt intresse (TEN-T). Alvesta utgör en järnvägsknutpunkt utmed Sveriges huvudstråk för godstransporter på järnväg där godsvagnar rangeras för att kunna transporteras i nord-sydlig, likväl som öst-västlig riktning. I stråkets östra del finns Mönsterås bruk som genererar stora godstransportmängder och Karlskrona hamn där färjor kopplar samman Kust till kust-stråket med de växande marknaderna i sydöstra Europa.

TRANSPORTNÄT I SÖDRA SVERIGE



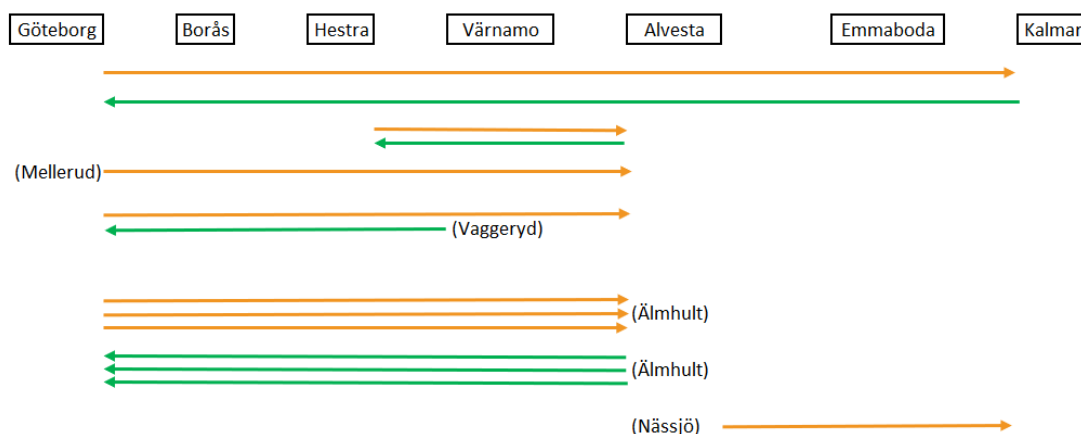
Figur 4 Transportnät i södra Sverige. (Källa: Trafikverkets data bearbetade av Ramboll)

Näringslivet i stråket (exklusive Göteborg) är till stor del skogsbaserat men innehåller också en stor omfattning av tillverkande industrier. För skogsbaserad industri har järnvägen stor betydelse och flera lastplatser i anslutning till kust till kust-banan finns tillgängliga. Den tillverkande industrin är till större delen småskalig men där dess samlade volym kan motivera container- och/eller kombitransporter.

Vaggeryd är ett framstående exempel på hur kombitransporter kan bli lönsamma i en region med småindustri. I Göteborgsområdet är tillverkningsindustrin mer storskalig med exporterande företag som exempelvis Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och SKF.

Godståg på Kust till kust-banan trafikerar främst relationerna Göteborg-Kalmar och Göteborg – Älmhult (Olofström). Enstaka tåg trafikerar delar av sträckan (Vaggeryd-Värnamo-Göteborg, Kalmar-Alvesta-Nässjö, Hestra-Alvesta och Mellerud-Alvesta). Som exempel, den 24 oktober 2018 trafikerades sträckan Kalmar – Alvesta av 3 godståg medan Alvesta – Göteborg trafikerades av 13–14 godståg. Antalet godståg kan variera under veckans dagar. Med lastplatser och kombiterminaler i bland andra Karlskrona (Verköhamnen), Nybro, Alvesta, Limmared och Göteborg är stråket väl förberett för multimodala transportkedjor.

Kust till kust-banan trafikeras av 8 persontåg per vardagsdygn mellan Kalmar och Göteborg. Därutöver finns en omfattande regional tågtrafik som förbinder stråkets större orter med varandra och med fjärrtåg vid Alvesta. I stråket finns flera delmarknader för regional tågtrafik och där trafikhuvudmännen har för avsikt att utveckla trafiken.



Figur 5 Befintlig godstågstrafik, 2019-10-24. (Källa: railit.se)

Trafikverket¹ beskriver banan som bristfällig avseende användbarhet, kapacitet och robusthet. Kust till kust-banan är en utpekad brist i Nationell plan 2018–2029.

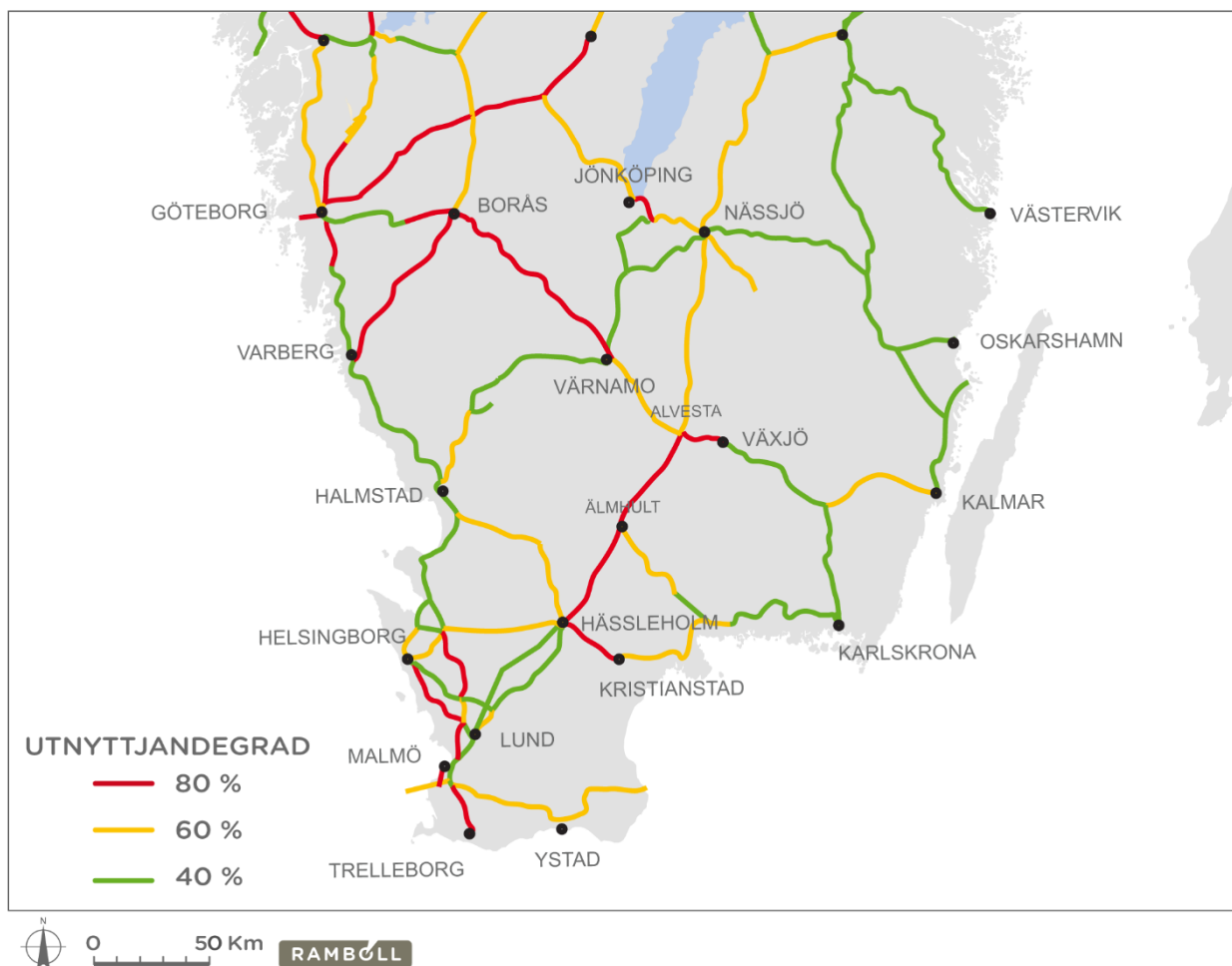
I dagsläget finns det gott om kapacitet att utveckla tågtrafiken. Enbart sträckan Alvesta – Växjö är högt utnyttjad under de två mest trafikerade timmarna på dygnet. Till år 2040 beräknar Trafikverket att tågtrafiken ökar i sådan utsträckning att sträckorna Alvesta-Växjö och Värnamo-Borås blir högt utnyttjade över hela dygnet. Möjligheterna att utveckla tågtrafiken därutöver blir därmed starkt begränsad. Exempelvis kan den lediga kapaciteten mellan Karlskrona och Växjö ingalunda utnyttjas på grund av högt utnyttjande mellan Växjö och Alvesta. Dessutom blir möjligheterna att utveckla tågtrafiken mellan Småland och Göteborg små på grund av högt kapacitetsutnyttjande mellan Värnamo och Göteborg.

Korridorens omland kan beskrivas som det direkta omlandet där terminaler och industrier är lokaliserade i direkt anslutning till korridoren, eller där kombiterminaler och lastplatser kan användas för godstransporter med korta mataravstånd till terminalerna/lastplatserna. Samtidigt utgör korridoren ett

¹ Trafikverket, 2017_054 Tillstånd och brister i transportsystemet 2018 – 2028

viktigt delstråk för flera transportrelationer. Exempelvis för transporter till och från den så kallade Jönköpingstriangeln, för Volvos transporter till/från Olofström och för Ikea.

KAPACITETSUTNYTTJANDE PÅ JÄRNVÄG BASPROGNOS 2040



Figur 6 Kapacitetsutnyttjande på järnväg enligt Trafikverkets Basprognos 2040. Utnyttjandegrad 80% benämns av Trafikverket som stora begränsningar, utnyttjandegrad 60 % som medelstora begränsningar och 40% utnyttjandegrad som små eller inga begränsningar. (Källa: Trafikverket)

Flera omvärldsförändringar talar för att godstrafiken i stråket kan utvecklas. Dessa förändringar är av både ekonomisk art såväl som infrastrukturella förändringar vilka öppnar för nya ruttval.

- Skogsindustrin tillmäts allt större betydelse i omställningen till ett fossilfritt samhälle och skogens produktivitet i södra Sverige är hög. Stråkets lastplatser kan bli allt viktigare för att lasta skogsprodukter med destination till exempelvis kraftvärmeverk i Skåne, Göteborgsområdet och Mälardalen.
- Växande ekonomier i sydöstra Europa leder till allt större godsvolymer, särskilt via de polska hamnarna. Trafikverkets prognoser räknar med en fortsatt stark tillväxt. Ändrade

samhällsförutsättningar skulle kunna medföra kraftigare handelstillväxt än det som prognosticerats, inte minst med politiskt oroliga länder som Turkiet och Ukraina.

- The Belt and Road Initiative är en pågående infrastruktursatsning där Kina satsat 9 000 miljarder kronor i utvecklingsbanken Asian Infrastructure Investment Bank, där även svenska staten är medlem. I satsningen ingår utvecklade transportkorridorer mellan Europa och Asien där Lodz utgör en viktig knutpunkt och som nås från Karlskrona via den Baltiska-Adriatiska korridoren. En del av de godsflöden som transporteras via sjöfart kan komma att få nya rutter landvägen.
- Sydostlänken med ny järnväg Olofström – Blekinge Kustbana, som ingår i åtgärdsplanen, skapar förutsättningar för utveckling av godstrafiken och möjliggör nya transportkedjor via Karlshamns hamn. Sådana transportkedjor skulle kunna inkludera järnvägstransporter till logistikområden i Göteborg och Vaggeryd/Jönköping. Färjelinjen Karlshamn – Klaipeda har ett mer östligt omland än Karlskrona – Gdynia vilket innebär att Kust till kust-banan på sträckan Göteborg- (Jönköping) - Värnamo – Alvesta också är ett funktionellt stråk för transporter i östlig riktning.
- Fehmarn Belt-förbindelsen förväntas öka järnvägens konkurrenskraft med ökad godstågstrafik som följd. En potentiell rutt för ökande godstågstrafik skulle kunna vara från kontinenten via Alvesta och Värnamo till Jönköpingsnoden.

2. Utmaningar med en växande vägtrafik och överflyttning till järnväg

2.1 Befintliga och framtida transporter på väg

Sveriges transportsystem har i stor utsträckning utvecklats för att tillgodose transporter i nord-sydlig riktning med E4 som den stora pulsådern. I öst-västlig riktning, liksom för transporter till och från Jönköpingsnoden, sprids de tunga vägtransporterna ut på flera vägstråk med likvärdig standard. Den skyltade hastigheten på vägnätet återspeglar vägens standard och potentiella störningar. Av skyltad hastighet framgår att det finns risk för störningar och eventuella trafiksäkerhetsproblem på åtskilliga platser i vägstråken som passerar genom samhällen.

Den tunga vägtrafiken ökar i snabbare takt än personbilstrafiken. Med 1,3% tillväxt per år skulle den tunga trafiken öka med 22% från år 2018 till år 2040. Tillväxten är dock inte jämt fördelad. Eftersom utrikeshandeln ökar i snabbare takt än inrikeshandeln, kommer vägtrafiken att öka än mer på de vägstråk som anknyter till gränspassager och nationella gods-noder. Genom Karlskrona, där antalet lastbilar mer än fördubblas, kommer det växande flödet att främst belasta E22 och vägarna mot Nässjö (väg 28), Växjö (väg 27/29) och Markaryd (väg 15). Även Jönköpingsnoden torde generera en hög tillväxt av lastbilar, vars gods delvis skulle kunna transporteras på Kust till kust-banan.

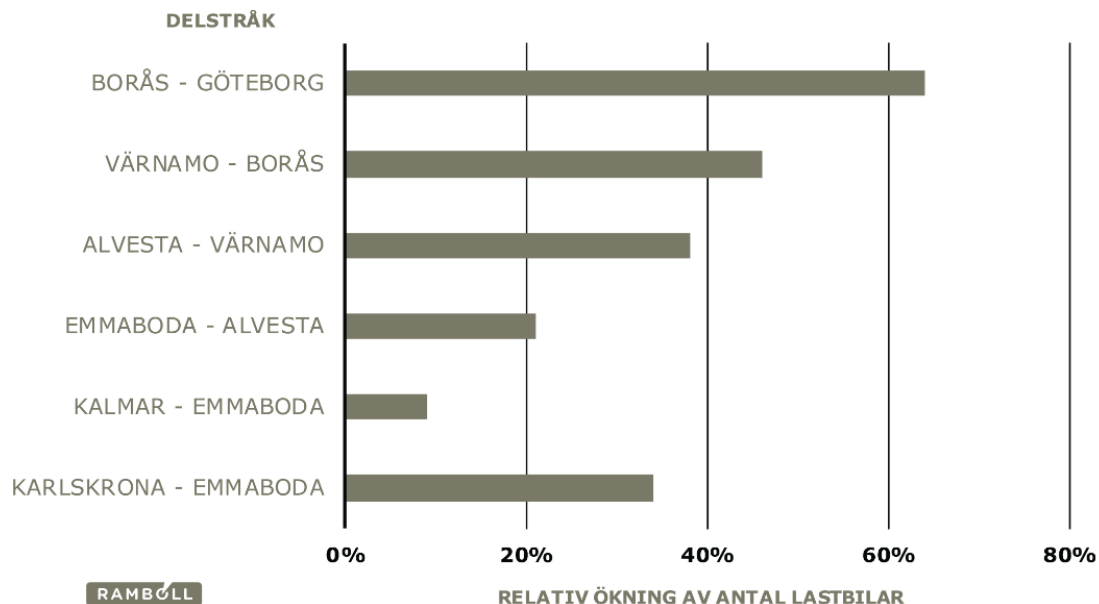
Med det ökade antalet lastbilar förvärras främst luftföroreningar och utsläpp av klimatgaser. Buller och trafiksäkerhetsproblem kan också antas öka i de många mindre samhällen som genomkorsas av berörda vägstråk. Tillsammans med personbilstransporter kan potentiella kapacitetsproblem uppstå i anslutning till de större städerna.

2.2 Lastbilstrafik kust till kust

Antalet lastbilar som skulle kunna flyttas över till hela eller delar av Kust till kust-banan uppskattas till 1600 enheter per dygn (Samgods). Trafikarbetet för dessa lastbilar uppgår till cirka 151,5 miljoner fordonskilometer per år. Omräknat till 630 meter långa tåg motsvarar detta 4 - 10 tåg per dygn och delsträcka, med den högsta belastningen mellan Emmaboda och Borås. För att köra ett tåg hela sträckan kust till kust kan det längsta tillåtna tåget bestå av 20 vagnar vilket skulle innebära 7 - 18 tåg per dygn. Under en torsdag i oktober 2018 trafikerades banan som mest av 14 godståg (Alvesta- Hestra). Det saknas dock uppgifter om tågens längd.

Basprognos 2040 uppskattar att den tunga trafiken i stråket ökar till drygt 2 200 lastbilar per dygn från år 2012 till 2040, motsvarande en ökning på 36%. Trafiktillväxten är inte jämt fördelad, vilket illustreras i Figur 7 med att visa tillväxten som om denna trafik hade gått på järnväg. Trafikarbetet skulle med samma beräkningsmetod öka med 24% vilket medför att den samhällsekonomiska kostnaden för trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar och klimatutsläpp ökar från 300 miljoner kr/år till 370 miljoner kr/år.

**ÖKNING AV ANTAL LASTBILAR PER ÅR (2012 - 2040)
FÖRDELAT PÅ KUST- TILL KUSTBANANS DELSTRÅK**



Figur 7 Ökning av antal lastbilar mellan 2012 och 2040 fördelat på Kust till kust-banans delstråk. (Källa: Samgods data bearbetade av Ramboll)

Som jämförelse kan man konstatera att antalet lastbilar via färjor i Karlskrona uppgick till cirka 230 per dygn år 2012 och hade ökat till 390 år 2018. År 2040 kan antalet lastbilar komma att uppgå till cirka 900 per dygn baserat på Trafikverkets prognos.

2.3 Mer gods på järnväg

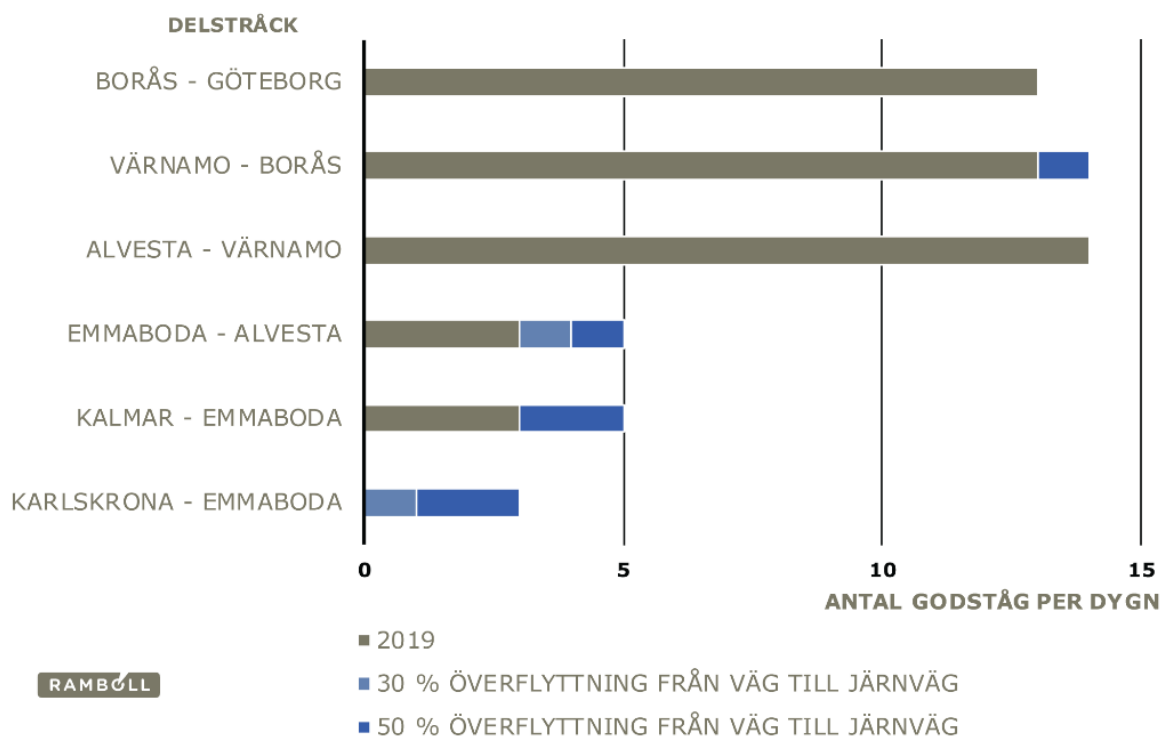
Som ovan konstaterat uppskattas att antalet lastbilar som kan använda kust till kust-banan ökar från 1600 till 2200 fordon per dygn. Om det antas att hela ökningen, motsvarande 36% av lastbilstrafiken 2040, sker på järnväg och att Kust till kust-banan åtgärdas för att kunna köra längre tåg hela sträckan mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona, skulle antalet tåg mellan Karlskrona och Alvesta öka med ett tåg per dygn.

De längre tågen kan hantera ökade godsmängder mellan Alvesta och Göteborg med befintligt antal tåg per dygn. Kust till kust-banan skulle behöva åtgärdas med mötesspår eller partiella dubbelspår mellan Borås och Växjö. Eventuellt skulle det också behövas mötesspår mellan Kalmar och Emmaboda. Slutsatsen blir således att möjliggöra fullängdståg på hela Kust till kust-banan, kapacitetsmässigt skulle detta kunna hantera både ökning av antal tåg och antal lastbilar enligt Basprognos 2040.

Även med ambitionen att 50 procent av antalet lastbilar år 2040 kan flyttas över till järnvägen skulle möjligheten att kunna köra längre tåg på hela Kust till kust-banan tillgodose en stor del av kapacitetsbehovet. Mellan Emmaboda och Alvesta skulle 5 tillkommande tåg per dygn kunna tillgodose

efterfrågan, medan befintligt antal tåg mellan Alvesta och Göteborg vore tillräckligt, förutsatt att alla tåg är av den längre typen. Mellan Kalmar och Emmaboda skulle antalet godståg öka från tre till fem, medan bandelen till Karlskrona skulle komma att trafikeras med tre godståg per dygn.

GODSTÅG PER DYGN 2019 OCH TILLKOMMANDE GODSTÅG 2040 FÖRDELAT PÅ KUST-TILL KUSTBANANS DELSTRÅK



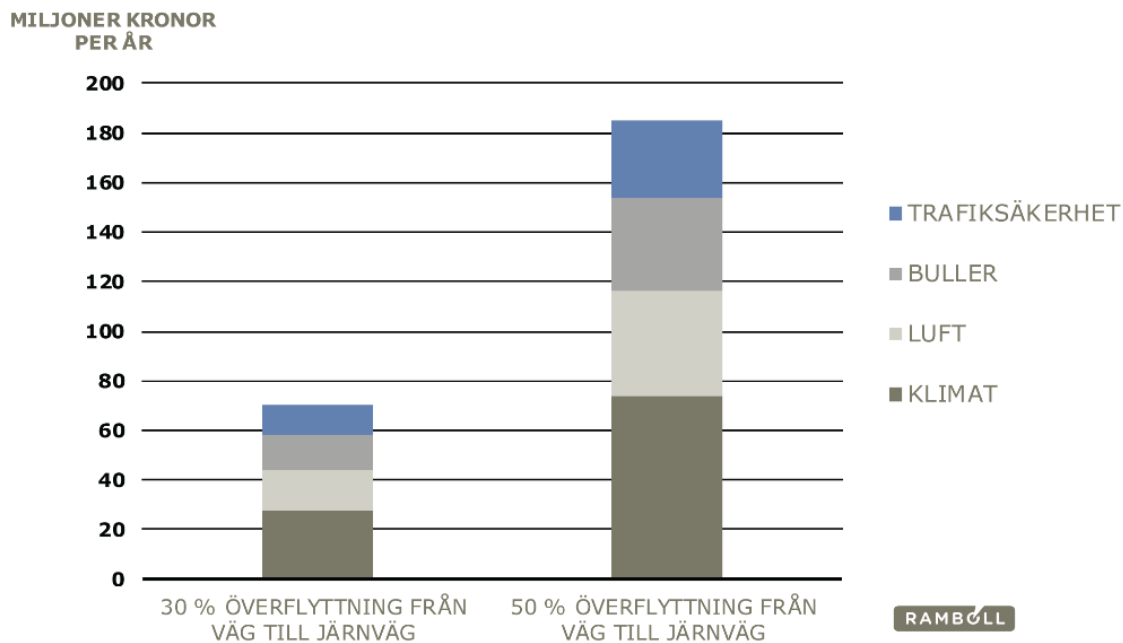
Figur 8 Antal godståg per dygn år 2019 samt tillkommande antal godståg år 2040, förutsatt att stråket kan trafikeras med långa tåg (740m) år 2040. (Källa: Samgods data bearbetade av Ramboll)

2.4 Inbesparade samhällskostnader med minskade lastbilstransporter

Om hela tillväxten av vägtransporter i stråket kan flyttas över till tåg inbesparas cirka 36 miljoner fordonskilometer. Med avseende på vägtransporternas påverkan på trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar och klimatutsläpp kan det samhällsekonomiska värdet av minskat trafikarbete på väg då uppskattas till 71 miljoner kronor per år.

Med den högre ambition antas att 50% av antalet lastbilar år 2040 kan transporteras som kombitrafik, detta skulle medföra att antalet lastbilar i stråket minskar med en tredjedel i förhållande till antalet fordon vid basåret 2012. Det samhällsekonomiska värdet av inbesparat trafikarbete, 94 miljoner fordonskilometer, skulle då uppgå till cirka 184 miljoner kronor per år.

**SAMHÄLLSEKONOMISK NYTTA AV MINSKAD LASTBILSTRAFIK
MOTSVARANDE 30 RESPEKTIVE 50 PROCENTS ÖVERFLYTTNING FRÅN VÄG**



Figur 9 Samhällsekonomisk nytta av minskad lastbilstrafik utifrån scenario med 30 respektive 50 procents överflyttad trafik från väg till järnväg. (Källa: Samgods och ASEK-data bearbetade av Ramboll)

3. En alternativ strategisk förbindelse med Europa

3.1 En gemensam europeisk respons till transport- och geopolitiska trender

Trafikverket Syd – i sitt 'Målbild 2050'-dokumentet - konstaterar omvärldens allt större fokus på järnväg med utbyggnad av järnvägsnätet, höghastighetsjärnväg och fortsatt elektrifiering. Transittrafiken och de internationella förbindelserna ökar, samtidigt synliggörs även de olika effekterna av transittrafik allt mer. Handels västorienterade fokus utmanas mer och mer av öst, inte minst genom utbygganden av Sdenvägen och infrastruktursatsningar i Polen och Baltikum med koppling mot utvecklingen i Asien/Kina.

I EU-kommissionens 2011 Vitbok om en färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde framställas de negativa konsekvenserna av transporter som föroreningar, klimatförändringar, buller, trängsel och olyckor för de europeiska medborgarnas ekonomi, hälsa och välbefinnande. Godstransporterna fortsätter att växa och framför allt vägtrafik beräknas öka med cirka 40% fram till 2030 och med drygt 80% fram till 2050. EU:s transportpolitik syftar därför till att flytta över vägtransporterna mot mindre förorenande och mer energieffektiva alternativ.

Att förverkliga ett konkurrenskraftigt transportsystem till 2050 skulle enligt Vitboken bland annat innebära en utveckling av transportinfrastruktur för långväga transporter, med syftet att stödja den europeiska inre marknaden. I anknäytning till detta skulle det behövas betydande investeringar för att utvidga eller uppgradera järnvägsnätets kapacitet så att järnvägen kan konkurrera effektivt och ta en betydligt större marknadsandel på både medellånga och långdistansflöden. Vid kusten krävs mer och effektiva inträdespunkter till de europeiska marknaderna för att undvika onödig trafik över Europa. Hamnar har en viktig roll som logistikcentra och kräver effektiva inlandsförbindelser och deras utveckling är avgörande för att hantera ökade godsvolymer, både genom närsjöfart inom EU och med resten av världen.

Mot bakgrund av de ökande säkerhetshoten inom EU, och för att kunna reagera på ett snabbt och effektivt sätt på interna och externa kriser, har Europeiska kommissionen nyligen (2018) föreslagit ett antal åtgärder. Dessa är avsedda att bättre skydda medborgarna och förbättra unionens säkerhetsmiljö genom bland annat en mer samordnad civil/militär strategi för användningen av transportnät. Den militära mobilitetskomponenten i TEN-T skulle kunna underlätta nödvändiga investeringar i en blandad civil-militär infrastruktur bestående av, bland annat, multimodala plattformar som möjliggör snabb förflyttning av tillgångar från hamnar och flygplatser till järnväg och väg. Ett annat exempel är satsningar på att förbättra inlandsterminalernas kapacitet samt att säkerställa tillräckliga lastprofiler på godståglinjer för militära transporter.

3.2 Sverige förtjänar en korridor till mot Europa!

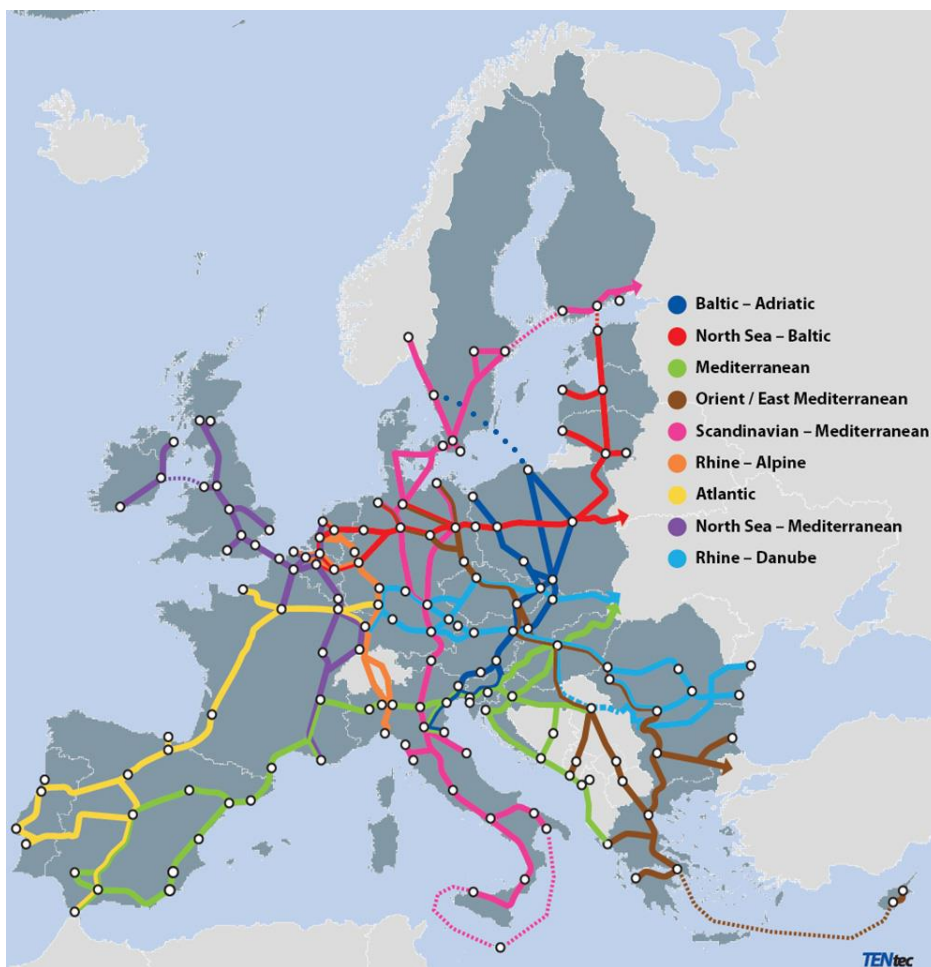
Erforderlig kapacitet till rätt pris och hög driftsäkerhet har avgörande betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Det dominerande stråket för godstransporter mellan Sverige och kontinenten utgörs av Södra stambanan mot Malmö och Trelleborg samt motorvägarna till de skånska gränspassagerna. Kapacitetsbristerna i det svenska järnvägsnätet är betydande och även med en utbyggnad av kapaciteten mellan Lund och Hässleholm kvarstår kapacitetsbrister norr därom.

Det höga kapacitetsutnyttjandet på spåren medför inte bara begränsningar att kunna erbjuda tåglägen. Det medför också försämrade driftssäkerhet då hela systemet blir känsligt för störningar, och tidsutrymme

för underhåll kan bli bristfällig. Medan vägtransporterna har flera rutter att välja mellan är järnvägstransporterna hänvisade till en rutt som är helt beroende av en länk – Öresundsförbindelsen.

Baltic-Link erbjuder både en geografiskt rimlig rutt för de växande handelsmarknaderna och möjlighet att styra om flöden från Öresundsregionen i händelse av störningar. För kombitrafik och lastbilstrafik ger Baltic-Link redundans i transportsystemet och möjlighet till effektivare resursutnyttjande eftersom Kust till kust-banan har god kapacitet i närtid och kan få förbättrad kapacitet i framtiden med mindre åtgärder. Den förbättrade driftsäkerheten kan också bidra till ett större intresse från företag att använda järnvägstransporter.

Baltic-Link har en stor förmåga att bära upp internationella godsvolymer i handelsutbyte mellan Skandinavien och länderna i Central- och Östeuropa. Funktionellt är Baltic-Link en nordlig utsträckning av TEN-T Baltiska-Adriatiska korridoren som har sin in- och utgångspunkt i de polska hamnarna Gdynia och Gdansk. Genom den effektiva Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona och Baltic-Link knyts Baltiska-Adriatiska korridoren ihop med Scan-Med korridoren i stomnättnoder av Göteborgs hamn och den intermodala terminalen i Alvesta.



Figur 10 Baltic-Link som en föreslagen del av TEN-T stomnättskorridorerna (Källa: TEN-tec portal)

Baltic-Link skulle även tillgodose militära transporter mellan baser och andra anläggningar i Norge, Sverige och Polen, inte minst med tanke på örlogshamnar i Göteborg, Karlskrona och Gdynia.

MARINBASER LÄNGS BALTIC-LINK



Figur 11 Marinbaser i Göteborg, Karlskrona och Gdynia. (Källa: Ramboll)

The Baltic-Link initiative has grown from the European vision of the North-South Corridor and the ferry connection Karlskrona-Gdynia. We share the responsibility for its development because it corresponds to our economic and political interests. Baltic-Link integrates and develops the Baltic Sea region and contributes to achieving the objectives of the EU transport policy.

After so many years of drawing the route on the transport maps of Baltic Europe, it should be finally appreciated, supported and included in the TEN-T core network.

Mr Wojciech Szczurek, Mayor of Gdynia

The Port of Gdynia is also a transport node of the TEN-T core network. It is a natural extension of the Baltic-Adriatic Corridor in the direction of Scandinavia connecting Poland with Sweden via the Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona.

Together with Stena Line and our long-time partners from Sweden, we wish to develop cooperation and in a very real way connect the European space and Scandinavia with Central and Eastern Europe.

Mr Adam Meller, President of the Managing Board/CEO, Port of Gdynia Authority SA

The importance of trade relations between Pomerania and Sweden is difficult to overestimate for the entire Baltic-Adriatic Corridor, as well as for the commercial base of the Swedish ports. Therefore, the idea of extending this corridor to Scandinavia deserves our support.

I deeply hope that the implementation of this vision will further strengthen trade, tourist and cultural relations of Pomerania and the Swedish regions and will provide these relations with maximum economic efficiency.

Mr Mieczyslaw Struk, Marshal of the Pomorskie region, Poland

Our goal is to connect Baltic-Link, i.e. the road and railway between Gothenburg and Karlskrona, to the Baltic-Adriatic Corridor via Motorway of the Sea Karlskrona-Gdynia.

In this way, Sweden and the rest of Scandinavia will reach the growing markets in central and eastern Europe in an efficient and environmentally sustainable way.

Mr Patrik Hansson, former Mayor of Karlskrona and the chairman of the Baltic-Link Association

Med kontinuerligt ökande godsflöden mellan Sverige och Polen så är Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona en viktig korridor för att säkerställa varu- och gods försörjning såväl som effektiva transporter för svensk industri.

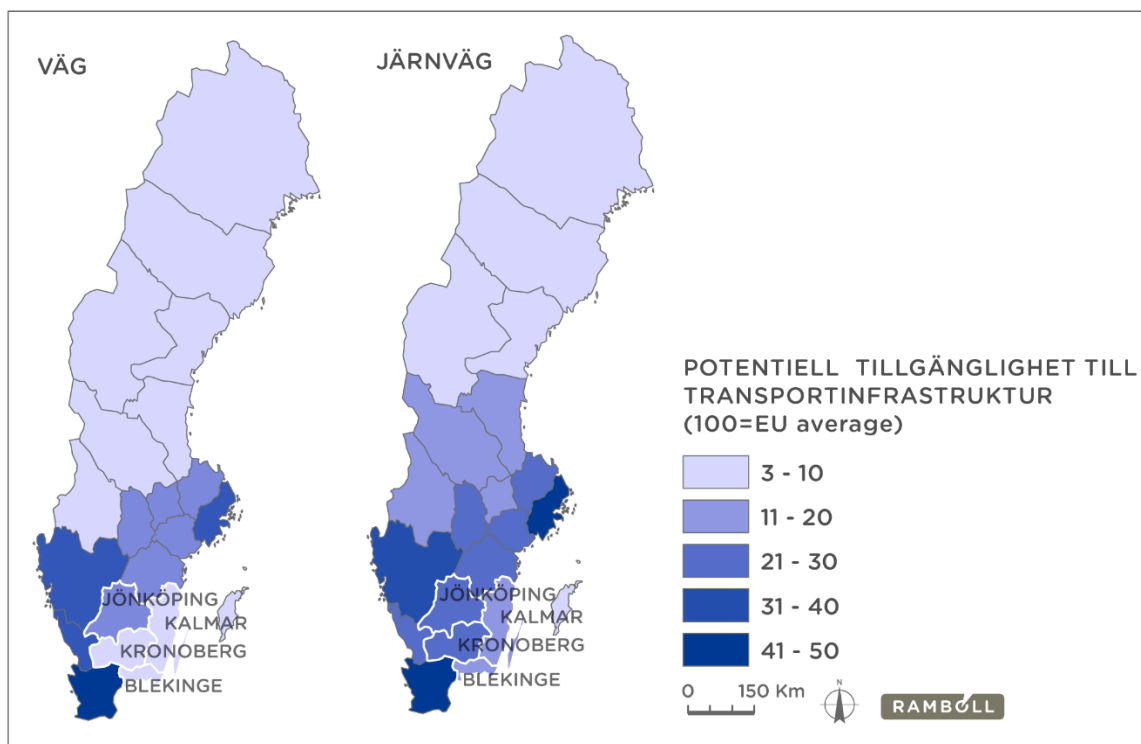
Stena Line stöttar därför att Baltic-Adriatic Corridor inom TEN-T Core Network, som har sin slutdestination i Gdynia, förlängs till Göteborg och på så sätt inkluderar Baltic-Link Karlskrona-Göteborg (Kust-till kustbanan och Riksväg 27) samt Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona

Markus Lindbom, Chief Commercial Officer, Stena Line

3.3 Game-changer för sydöstra Sverige

OECD-rapporter för Småland-Blekinge (2012 och 2019) visar avsevärda infrastrukturluckor i det geografiska området. Trots att Kalmar, Kronoberg och Blekinge ligger närmare de stora europeiska marknaderna än övriga mer nordliga regioner och är gynnsamt placerade för att dra nytta av de expanderande marknaderna i Centrala och Östeuropa, har de länen ett sämre utgångsläge för att växa. Transportinfrastrukturen i sydöstra Sverige har inte anpassat sig till nya handelsmöjligheter och är fortfarande ett hinder snarare än en katalysator för regionalutveckling.

TILLGÅNGEN TILL TRANSPORTINFRASTRUKTUR FRÅN SVENSKA REGIONER TILL EU-MARKNADERNA, 2006



Figur 12 Tillgänglighet till potentiella EU-marknader i restid med väg och järnväg (Källa: OECD)

Bara i Blekinge har godstransportflöden fördubblats sedan 2012 och den ökande kapaciteten i dess hamnar har lockat flera godsägare och speditörer. Konsekvenserna av marknadstrenderna manifesteras genom en ökande efterfrågan på järnvägstransporter. Underhållet och utvecklingen av järnvägsnätet är därför en strategisk fråga för sydöstra Sverige för att kunna fortsätta attrahera leveranskedjor i handelsutbytet mellan Skandinavien och Europa. Detta leder också till att locka högutbildad arbetskraft och kunskapsbaserade företag till sydöstra Sverige.

Därmed kommer TEN-T Baltiska-Adriatiska korridoren att bli allt viktigare för handeln med Skandinavien och södra Europa. Även existerande järnvägsförbindelser från Kina till nordvästra Europa passerar den korridoren. Därför satsar Polen i sin motsvarighet till nationell plan över 80 miljarder kronor för att stärka korridorens kapacitet och interoperabilitet söderut från Gdynia.

Hamnen i Gdynia, som är en av korridorens utgångspunkter, har växt till en av de modernaste europeiska hamnarna och blivit en viktig logistiknod i södra Östersjön. Det är en universell hamn som är specialiserad på hantering av huvudsakligen allmän last, transporterad i containrar och i ro-ro-system. Den rekordmässiga omlastningen åren 2017 och 2018 mötts av investeringsprojekt för att öka kapaciteten för järnvägsinfrastrukturen inom hamnområdet, inklusive en återuppbyggnad av järnvägstillträde till de västra hamndelarna. Totala värdet av dessa projekt uppskattas till cirka 65 miljoner euro.

Uppgraderingen av hamnens omgivande stadsvägnät övervägs också, vilket kan bidra till att lösa befintliga och framtida flaskhalsar för kapacitet. År 2018 påbörjades byggandet av en ny offentlig

färjeterminal i Gdynia som utgör en viktig investering för den fortsatta utvecklingen av Gdynia-Karlskrona MoS. Det syftar främst till att möjliggöra hantering av större fartyg på upp till 240 meter till följd av den prognostiserade ökningen av passagerare och godstransporter mellan Skandinavien och länderna i Central- och Östeuropa. Redan idag har Stena Line fyra färjor med 23 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 46 turer på färjelinjen mellan Gdynia och Karlskrona.

Gdynia hamn ingår i TEN-T stornätverk. Dess motsvarande knutpunkt på andra sidan Östersjön – Karlskrona hamn – är ett element i TEN-T övergripande nätverk vilket betydligt begränsar möjligheter för EU-medfinansiering av infrastruktursatsningar. Baltic-Link är den länk som saknas för att uppnå ett fungerande TEN-T system i Södra Östersjöområdet.

4. Investeringar för säkerhet och uthållighet!

4.1 Nyttan med korridorförlängning

Sveriges enda förbindelse till Europa utgörs av Scan-Med korridoren. Genom att förlänga den Baltiska-Adriatiska korridoren norrut kopplas de två korridorerna samman vilket – förutom en bättre redundans i landets transportsystem – skulle ge ökade synergieffekter i det beslutade nätet av stomnätsskorridorer inom TEN-T vilket efterfrågas av staten.

För Sveriges sydöstra län skulle korridorförlängningen innebära förbättrad tillgång till knutpunkter och logistiska noder i det sammankopplade TEN-T nätverket. Den förlängda korridoren kompletterar kartan med nord-sydliga stomtransportförbindelser på kontinenten vilket bidrar till dess sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållning.

I detta sammanhang har MoS Karlskrona-Gdynia en nyckelroll. Havsområdet mellan Sverige och länderna i Central- och Östeuropa både förhindrar sömlösa flöden samtidigt som det skapar möjligheter att stärka intermodala leveranskedjor. För att utnyttja denna potential krävs att stomnätsskorridorernas utgångspunkter i hamnar knyts samman över havet via effektiva MoS-länkar. Den aspekten belystes av Brian Simpson, före detta europeisk koordinator för Motorways of the Sea.

'MoS is also the way to connect short-sea links and maritime transport services with the Core Network Corridors (CNCs) and MoS links are the junctions allowing the connection of different CNCs [...] Supported projects should aim at supporting MoS and Core Network Corridors integration, piloting advanced IT connections in ports and between the maritime leg, the ports and their hinterland, promoting modal integration and interoperability, facilitating European trade and increasing European territorial cohesion'.

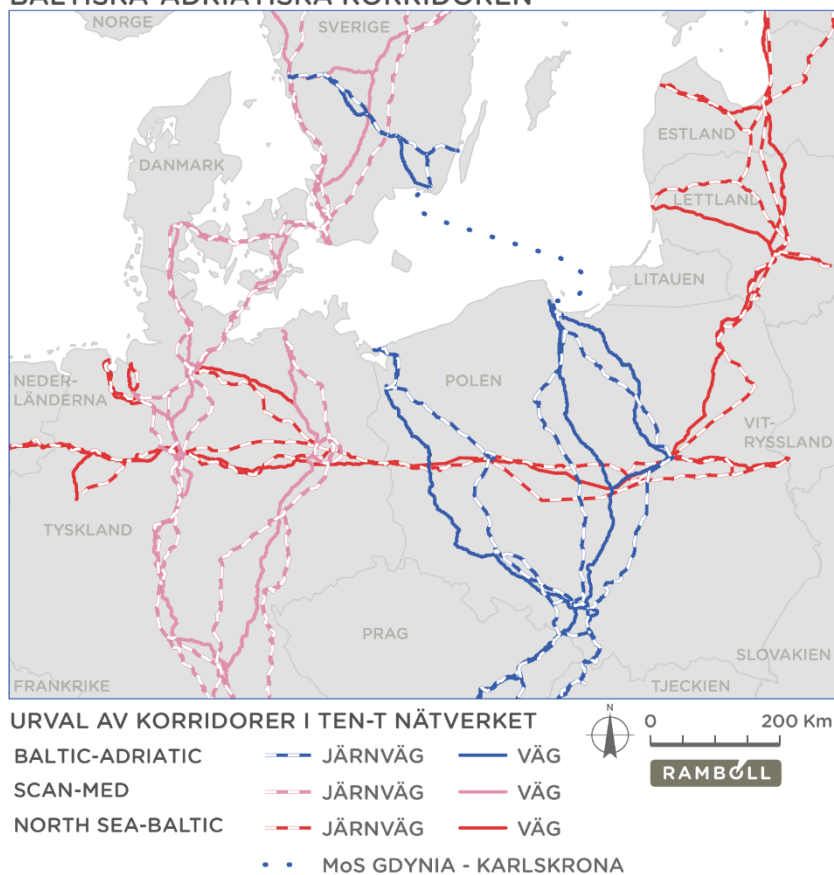
The Detailed Implementation Plan of European Coordinator Brian Simpson (April 2018)

En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Med tanke på de kontinuerligt ökande handelsutbytevolymerna mellan Skandinavien och länderna i Central- och Östeuropa, kommer den förlängda TEN-T Baltiska-Adriatiska korridoren kunna erbjuda kortaste leveranstider och miljövänliga logistikkedjor, med sömlösa och interoperabla sträckor av Baltic-Link och MoS Karlskrona-Gdynia. Den utvidgar sig även till en nyckellänk för transporter från och till tillväxtmarknaderna i mer avlägsna länder såsom Ukraina, Turkiet, Kazakstan varav Turkiet redan på kort sikt förmås bli en för Sverige tung handelspartner.

I enlighet med nationella transportpolitiska mål kommer den förlängda korridoren att kunna minska transportsektorns miljöpåverkan, reducera transportkostnaderna och fraktleveranstiden samt att – genom den förbättrade tillgängligheten mellan Sverige och andra länder – bidra till en bättre utvecklingskraft i de sydöstra länen. Det bättre korridoranslutna sydöstra Sverige kan utnyttja sitt geografiska läge för att bli en av Sveriges främsta portar till de expanderande handelsmarknaderna i Europa och Asien. Den förlängda korridoren skulle kunna aktivera nya affärsmöjligheter för lokala företag genom att knyta dem till globala marknader och hjälpa dem etablera sig på den enorma marknad som finns i Öst- och Centraleuropa, med över 200 miljoner invånare. Samtidigt lockar den uppgraderade transportinfrastrukturen utländska investerare och kunskapsintensiva branscher. Därmed skapar den

förlängda korridorerna goda förutsättningar för hållbar regional tillväxt i sydöstra Sverige som en attraktiv plats att bo och verka i.

FÖRESLAGEN FÖRLÄNGNING AV BALTISKA-ADRIATISKA KORRIDOREN



Figur 13 Föreslagen förlängning av TEN-T Baltiska-Adriatiska korridoren via Gdynia och Karlskrona. (Källa: Ramboll)

4.2 Järnvägssatsningar i Baltic-Link korridoren

För att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina krävs förbättrad infrastruktur. Om en transportkorridor ska bli hållbar på lång sikt måste stora andelar av både gods- och persontransporter överflyttas till järnväg. Konkurrenskraftiga järnvägstransporter inklusive en välfungerande infrastruktur och effektiva transporttjänster med intermodala lösningar i hamnarna är förutsättningar för hållbar utveckling.

Regeringens transportpolitiska mål att flytta långväga gods från väg till järnväg och sjöfart stämmer väl överens med satsningsinriktningar längs Baltic-Link. Den ingår i en redan fungerande transportkorridor mot länderna i Central- och Östeuropa vilket innebär att investeringar i den befintliga infrastrukturen blir betydligt billigare och mer rationella än att bygga nytt.

Baltic-Links järnvägsinfrastruktur främjar inte bara den regionala utvecklingen i sydöstra Sverige utan också transportsystemet i en bredare skala. Karlskrona hamns position mot de dynamiskt växande marknaderna i Central- och Östeuropa har uppmärksammats av den svenska industrin och en väsentlig del av svensk export och import passerar den mot destinationer i Mälardalen, Örebroregionen, Göteborg, Oslo med flera. Detta ställer krav på korridorens infrastrukturstandarder för att kunna tillgodose säkra och tillförlitliga transporter.

I det här sammanhanget är satsningar i Baltic-Links järnvägsinfrastruktur ett sätt att öka Sveriges konkurrenskraft och att tillgodose svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med motparter i stater i och bortom Europa. Det ger även ett tydligt budskap till industriaktörerna att järnvägstransporter kan offerera en hög servicenivå och flexibilitet till samma eller lägre kostnad än dagens vägtransporter. Speditörer bör förevisas att långväga intermodala transporter inte nödvändigtvis medför extra ansträngning eller kostnad till godsägare. Baltic-Links fördel ligger i dess stora kapacitetutrymme längs en del sträckor vilket blir alltmer attraktiv när trängseln på vägarna växer.

Om hela ökningen av den prognosticerade lastbilstrafiken i Baltic-Link korridoren skulle flyttas till järnväg skulle Kust till kust-banan behöva åtgärdas med mötesspår eller partiella dubbelspår mellan Borås och Växjö. Eventuellt skulle det också behövas mötesspår mellan Kalmar och Emmaboda.