

Analys och rekommendationer för Blekinges koppling till TEN-T

TENTacle WP 3

Activity 1, Blekinge Case

Version: 2017-08-30, Final report



Uppdrag: Analys och rekommendationer för Blekinges koppling till TEN-T

Projektledare: Wiktor Szydarowski , Region Blekinge

Uppdragsledare: Lars Brümmer, Ramböll

Utredare: Thomas Ney, Ramböll

 Johan Svensson, Ramböll

 Amanda Engström, Ramböll

Content

List of figures.....	7
List of tables.....	9
0. Abstract.....	10
1. Sammanfattning	12
2. Inledning	16
2.1 Projektet TENTacle	16
2.2 Syfte	16
2.3 Avgränsningar	18
2.3.1 Geografisk avgränsning.....	18
2.3.2 Definition av brister.....	20
3. Infrastruktur och tillväxt.....	21
3.1 Samhällsekonomi och “wider economic benefits”	21
3.2 Logistik och regional utveckling	22
3.3 Utvecklingsförutsättningar i Blekinge	23
4. Mål och strategier.....	24
4.1 Aktörer	24
4.2 Politiska mål och strategier	25
4.2.1 EUs transportpolitiska mål	25
4.2.2 Nationella transportpolitiska mål.....	25
4.2.3 Transportrelaterade mål för Blekinge och Sydsverige	26
4.3 Företagsstrategier	27
5. Implementering av TEN-T.....	29
5.1 Transeuropeiska transportnätverket	29
5.2 Implementering av stomnätsskorridorer	31
6. Omvärldsförändringar	32

6.1	Handel och ekonomisk tillväxt.....	32
6.2	Transport- och logistikinitiativ i Eurasia.....	34
6.2.1	<i>Containerpendlar</i>	34
6.2.2	<i>Ryssland</i>	36
6.2.3	<i>Sidenvägen</i>	37
7.	Östersjöregionen	38
7.1	Befolkning och ekonomiska förutsättningar	38
7.2	Stomnätskorridorer i Östersjöregionen	41
7.3	Brister i stomnätskorridorer år 2030	45
7.3.1	<i>Järnväg och väg</i>	45
7.4	Motorways of the Sea	47
7.5	Transportflöden	49
8.	Södra östersjön	51
8.1	TEN-T, stomnät och övergripande nät	51
8.2	Transportflöden via hamnar	53
8.2.1	<i>Omsättning i hamnar</i>	53
8.2.2	<i>Lastbilar i hamnar och på färjelinjer</i>	55
8.2.3	<i>Transporterat järnvägsgods</i>	58
8.2.4	<i>Containertransporter</i>	59
8.3	Passagerareflöden	61
8.4	Trend för transportflöden.....	63
9.	Sydostsverige och Blekinge	67
9.1	Stråk för transporter i södra Sverige	67
9.2	Infrastrukturens standard	69
9.2.1	<i>Vägnätets standard</i>	69
9.2.2	<i>Järnvägnätets standard</i>	71
9.3	Godsnoder och anslutningar.....	73
9.3.1	<i>Karlshamns Hamn och godsbangård</i>	73

9.3.2	Karlskrona hamn/Verköhamnen	74
9.3.3	Alvesta godsbangård	75
9.3.4	Älmhult kombiterminal och godsbangård	76
9.3.5	Hässleholm godsbangård	76
9.4	Transportflöden på väg och järnväg	77
9.5	Framtida höghastighetsbanor	80
10.	Brister och åtgärdsbehov	81
10.1	Järnvägen	81
10.1.1	Kapacitet	81
10.1.2	Blekinge kustbana	82
10.1.3	Hässleholm station och godsbangård	82
10.1.4	Alvesta station och godsbangård	83
10.1.5	Sydostlänken	83
10.1.6	Kust-till-kustbanan	83
10.2	Väg	84
10.2.1	TEN-T övergripande nät - E22	84
10.2.2	Vägförbindelser till Jönköping/Nässjö	84
10.2.3	Vägförbindelser till Älmhult/Göteborg	84
10.2.4	Lokala vägar	84
10.3	Sjöfart	85
10.4	Övriga transportrelaterade brister	85
11.	Slutsatser och rekommendationer	87
11.1	Utvecklingspotential	87
11.1	Brister och åtgärder inom TEN-T	87
11.2	Brister och åtgärder utanför TEN-T	89
11.3	Övriga transportrelaterade brister	90
11.4	Rekommendationer	91
12.	Referenser	93

12.1	Skriftliga referenser	93
12.2	Intervjuer	94

List of figures

Figur 1 TENTacle-projektets syfte (källa: Wiktor Szydarowski)	17
Figur 2 Projektstruktur TENTacle (källa: Wiktor Szydarowski)	17
Figur 3 Geografisk indelning i tre nivåer	19
Figur 4 TEN-T stomnätskorridorer (källa: TenTec).....	29
Figur 5: Utrikeshandel med varor 2013 överstigande 20 miljarder kronor (källa: SCB).	33
Figur 6: Relativ förändring av värdet av utrikeshandel med varor där handelsutbytet överstiger 20 miljarder kronor 2003-2013 (källa: SCB).	33
Figur 7 Viking Train (källa: http://cargo.litrail.lt/en/viking-train)	34
Figur 8 Befintliga och potentiella stråk för containerpendlar via Litauen	35
Figur 9 Ekonomiska zoner i Ryssland (källa: http://www.ved.gov.ru/files/images/Nadya/special_economy_zone_eng.pdf)	36
Figur 10 Sidenvägen – One Belt, One Road. Genomförda och planerade åtgärder år 2015. (källa: https://www.nextbigfuture.com/2017/01/philippines-will-attend-chinas-one-belt.html)	37
Figur 11 Befolkningstäthet i södra Östersjöregionen (källa: Eurostat)	38
Figur 12 Bruttoregionalprodukt per NUTS III-region. Miljarder Euro, 2011. (källa: Eurostat)	39
Figur 13 Stomnätskorridorer i södra Östersjöregionen (Källa: TenTec).....	42
Figur 14 Hamnar och väg-järnvägsterminaler tillhörande TEN-T stomnät (Källa: TenTec).....	44
Figur 15 Stomnätens (järnväg) uppfyllande av kriterier i TEN-T år 2030. (Källor: arbetsplaner för respektive korridor daterade december 2016)	46
Figur 16 Sjöfartslänkar för RoRo och container kopplade till korridoren Baltic – Adriatic.. (Källa: Work-plan: Motorways of the Sea.)	47
Figur 17 Sjöfartslänkar för RoRo och container kopplade till korridoren North Sea – Baltic. (Källa: Work-plan: Motorways of the Sea.)	48
Figur 18 Godstransportflöden (ton) på järnväg år 2014 (Källa: Baltic Transport outlook 2030).	50
Figur 19 Godstransportflöden (ton) på väg år 2014 (Källa: Baltic Transport outlook 2030).....	50
Figur 20 Hamnar, flygplatser och kombiterminaler i geografin, tillhörande TEN-T stomnät respektive övergripande nät (källa: TenTec).....	52
Figur 21 Väg-järnvägsnoder i TEN-T samt urval av kombiterminaler som inte ingår i TEN-T. Hässleholm har tagits med trots att det ännu inte finns någon kombiterminal eftersom markyta och anslutningar är förberedda (Källa: TenTec, Systemanalys för Sydsverige).	52
Figur 22 Hanterad godsmängd 2015 i respektive hamn. Tusental ton. Fet ring=core-hamnar (Källa: Sveriges Hamnar och TenTec).	53
Figur 23 Transporterad godsmängd (ton) 2015 för de markerade färjelinjerna. (Källa: SCB).	54
Figur 24 Totalt hanterat mängd lastbilar/rullande gods i hamnarna 2015, mätt i ton. Fet ring=core- hamn (Källa: Sveriges Hamnar och TenTec).	55
Figur 25 Totalt hanterat mängd lastbilar/rullande gods i hamnarna 2015, mätt i ton, samt total mängd transporterat rullande gods, mätt i ton, för de utvalda färjerutterna. Fet ring=core-hamn. (Källa: Sveriges Hamnar, SCB och TenTec).....	56
Figur 26 Transporterad godsmängd i trailer, lastfordon och släp per färjelinjerna 2005 - 2015. (Källa: SCB).	57
Figur 27 Transporterad mängd järnvägsgods 2015 för de studerade färjelinjerna (Källa: SCB).	58
Figur 28 Transporterad mängd järnvägsgods för de studerade färjelinjerna 2005-2015 (Källa: SCB).	58

Figur 29 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd. Tusental ton 2015. (Källa: Sveriges Hamnar).	59
Figur 30 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd. Tusental ton 2003 - 2015. (Källa: SCB).	60
Figur 31 Antal passagerare för studerade hamnar i Södra östersjön (tusental årligen). Antal passagerare för ett urval av färjelinjer (linjebredd anger antal) (Källa: Sveriges Hamnar och SCB).	61
Figur 32 Antal passagerare årligen för studerade färjelinjer (i tusental 2005-2015). (Källa: SCB).	62
Figur 33 Transporterad mängd trailers/lastbilar/rullande gods för de olika färjelinjerna 2005 – 2015, med linjär trendframskrivning för (ovanifrån) Trelleborg-Rostock, Malmö-Travemünde, Trelleborg-Travemünde, Ystad-Swinoujscie, Trelleborg-Swinoujscie, Karlshamn-Klaipeda samt Karlskrona-Gdynia. (tusental ton). (Källa: SCB).	64
Figur 34 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd, med trendframskrivning för Göteborg, Gdansk, Gdynia och Klaipeda. Tusental ton 2003 - 2015. (Källa: SCB).	65
Figur 35 Antal passagerare årligen för studerade färjelinjer (i tusental 2005-2015), samt med trendframskrivning för (ovanifrån) Ystad-Swinoujscie, Trelleborg-Rostock, Karlskrona-Gdynia, Trelleborg-Sassnitz, Trelleborg-Swinoujscie samt Karlshamn-Klaipeda. (Källa: SCB).	66
Figur 36 Stråk och noder för godstransporter i södra Sverige (Källa: Systemanalys för Sydsverige).	68
Figur 37 Tillåten hastighet på väg (Källa: Systemanalys för Sydsverige).	70
Figur 38 Elektrifierade och ej elektrifierade järnvägar (Källa: Systemanalys för Sydsverige).	71
Figur 39 Konstruktionshastighet på järnväg (Källa: Systemanalys för Sydsverige).	72
Figur 40 Karlshamns hamn och etableringsområden (Källa: Karlshamns Hamn AB)	73
Figur 41 Verköhamnen till vänster. Färje- och industrihamn med planerad godsbangård till höger. (Källa: Karlskrona.se)	74
Figur 42 Utformning av Alvesta station (Källa: http://stambanan.com/wp-content/uploads/2017/05/160311-Alvesta.pdf)	75
Figur 43 Exempel på tågrörelser vid Hässleholms station. Gröna linjer visar tågrörelser mellan Skånebanan till Kristianstad samt norrut på Södra stambanan.	76
Figur 44 Transitttransporter via Karlskrona. Antal lastbilar 2005. (Källa: Vägverket, 2006.)	77
Figur 45 Transitttransporter via Karlshamn. Antal lastbilar 2005. (Källa: Vägverket, 2006.)	78
Figur 46 Antal tunga lastbilar per dygn, 2013 (Källa: Systemanalys för Sydsverige).	78
Figur 47 Antal godståg per dygn, 2011 (Källa: Systemanalys för Sydsverige)	79
Figur 48 Alternativa sträckningar för höghastighetsbanor (Källa: Systemanalys för Sydsverige)	80
Figur 49 Kapacitetsutnyttjande på järnväg 2016, vardagsmedeldygn. Fullt utnyttjade sträckor är markerat med rött. Sträckor med gott om ledig kapacitet är markerat med grönt. (Källa: Trafikverket 2017:062)	81
Figur 50 Exempel på åtgärd med nya spår söder om Hässleholm som kan användas för tågvändningar. Gröna linjer visar tågföringen för godståg från Skånebanan mot Kristianstad och Södra Stambanan norrut.	82

List of tables

Tabell 1 Korridorspecifika tekniska krav, ScanMed.(Källa: Europeiska kommissionen, 2014).	30
Tabell 2 Rekommendationer - sammanställning.	91

0. Abstract

The EU project TENTacle (www.tentacle.eu) aims at making proposals for how planning methods and infrastructure can be developed so that regions on, close to and outside TEN-T core network corridors will benefit from the growth impulses expected along the corridors. The project's Task 3.1, Blekinge case, will highlight which transport-related initiatives (inside and outside the county) that are important for Blekinge to increase its competitiveness as a bridging area in-between the three TEN-T core network corridors (Scandinavian-Mediterranean, Baltic-Adriatic and North Sea Baltic).

The trade flows via Blekinge have increased rapidly, for many years. Trade volumes are still small in relation to transport flows through Germany, but projections based on the historical growth of transport flows via the ferry lines indicate that the eastern flows may be in the same extent as the "traditional" western flows, in less than 10 years.

Transport routes via Öresund and the ScanMed corridor have a competitive edge on the infrastructure standard, but perhaps mainly thanks to large-scale and extensive logistics operations.

With the macro-trends that can be seen and political ambitions about the development of the transport system in Eastern Europe, Russia and China, there are good reasons to plan for heavily increasing transport volumes through south-east Sweden. When in time the need for possible infrastructure measures is needed is difficult to assess and thus it is important to maintain good preparedness for both infrastructure and land access measures.

For Sweden, EU co-financing through TEN-T is less important. Priorities in the national infrastructure plan are made irrespective of the possibility of co-financing, rather regarded as an addition to the budget of the action plan, and several requirements for the TEN-T technical standard are already met. TEN-T has a greater political than financial significance when TEN-T provides an image of the most important parts of the transport system and reflects or signals the transport routes that are of major national importance at present and for the future. Thus it seems worrying that stretches of very fast-growing transport flows, such as from harbours in Blekinge to Gothenburg and Jönköping, are not visible because the infrastructure in these relationships is not part of the TEN-T. It would be reasonable for roads in current relationships to be included in the comprehensive network to provide political signals about the desirability of being prepared to meet long-term volume growth.

In Poland Gdynia is a core port in the Baltic-Adriatic corridor. In Lithuania Klaipeda is a core port and is part of North Sea Baltic corridor. The geographical extension of the core network corridors is important for Blekinge, and it is essential that measures be implemented to streamline transport flows through the ports and that the core network corridors to which the ports relate are implemented. This is especially true of rail connections to Lodz, where terminal operations are being developed to meet increasing transports to Central Asia and China, as well as to the Katowice area, which has significant freight transport nodes connecting the core network corridors to the industrial core country of southern Poland, the Czech Republic and Slovakia.

In Sweden, for Blekinge, there are significant rail connections at Hässleholm, Älmhult and Alvesta within the ScanMed corridor. These nodes link the harbours of Blekinge and Olofström to the main rail line in south-north direction and to Göteborg. However, some shortcomings at these nodes are not included in ScanMed's work plan.

Hässleholm already forms a railway junction with very extensive traffic. Measures to improve possibilities to change train directions in the node can thus create significant benefits. What action may be taken depends on how the construction of a high-speed railroad will be solved.

Road E22, which is part of the overall network, has no severe deficiencies for goods transport by heavy goods vehicles, according to the measures contained in the current national investment plan. However, with increasing transport volumes through the ferries in Karlshamn and Karlskrona, road operations can be actualized due to capacity.

In order for freight transport to provide regional benefits, land space is needed for warehouses and terminal operations. In Karlskrona, it is doubtful if available land in and close to port is sufficient. When access to land is limited, it is important that there is a clear vision and strategy for how transport-related activities can develop. Infrastructure and road connection can also have shortcomings in managing flows associated with larger vessels.

Measures (longer sidings) in the part of the rail system not included in the TEN-T, but which improve the connection to the ScanMed rail network corridor, can create possibilities for longer freight trains on the Blekinge Coastal railway between Karlshamn and Hässleholm. Capacity measures in form of double track between Kristianstad and Hässleholm are very important for the development of passenger transport during peak hours but are of less importance to freight transport.

The expansion of the Southeast link from Olofström to Blekinge Coastal railway is mainly beneficial for freight trains from Karlshamn and north, where the expansion leads to shorter transport times and some measure of redundancy. However, the measure cannot replace the need for capacity increases on the route Kristianstad-Hässleholm, as this is driven by passenger demand traffic.

The crooked and partially steep railway stretch between Karlshamn and Karlskrona can primarily be regarded as a shortcoming with regard to passenger trains. A straighter stretch would shorten travel times and provide better accessibility to Karlskrona. However, for freight trains, measures are of marginal importance as market conditions are lacking.

In general, there are no capacity shortages in the road network. However, it can be regarded as an accessibility shortage that the road to major nodes such as Jönköping and Nässjö has several shorter sections at speeds below 80 km / h. Longer and/or heavier trucks (HCV, high capacity vehicles) can increase efficiency for road transport. There is currently no comprehensive map on which routes can be used by HCV, and thus no mapping of restrictions that could be reasonable to address.

The TEN-T network does not include direct connections between the ports of Blekinge and important logistic nodes in Jönköping area and Göteborg. For both relations there are alternative road routes but none is obviously dominant for truck transport. The road 27 northwards and 15 eastwards provide short distances for the transport relations. Main road routes should be defined and prioritized for measures to develop high quality routes for heavy transport.

1. Sammanfattning

EU-projektet TENTacle (www.tentacle.eu) syftar till att ta fram förslag på hur planeringsmetoder och infrastruktur kan utvecklas för att regioner på, i närheten till och utanför Europas stomnätsskorridorer ska dra nytta av de tillväxtpulser som förväntas längs korridorerna. Projektets Task 3.1, Blekinge case, ska belysa vilka transportrelaterade satsningar (inom och utanför länet) som är viktiga för att Blekinge på bästa möjliga sätt skall dra nytta av utvecklingen i TEN-T:s stomnätverk.

Handelsströmmarna via Blekinge har ökat i snabb takt under många år. Handelsvolymerna är fortfarande små i förhållande till transportflödena via Tyskland, men framskrivning baserad på den historiska tillväxten av transportflöden via färjor indikerar att de östliga flödena kan komma att vara i samma omfattning som de ”traditionella” västliga flöden, om mindre än 10 år.

Transportrutter via Öresund och ScanMed-korridoren har en konkurrensfördel avseende infrastrukturens standard, men kanske främst tack vare storskalig och omfattande logistikverksamhet.

Med de makrotrender som kan skönjas och politiska ambitioner om transportsystemets utveckling i östra Europa, Ryssland och Kina, finns det goda skäl att planera för kraftigt ökande transportvolymerna via sydöstra Sverige. När i tid behovet av eventuella åtgärder i infrastrukturen behövs är svårt att bedöma och därmed är det angeläget att upprätthålla en god beredskap både för åtgärder i infrastruktur och avseende tillgång till mark.

För Sveriges del har EUs medfinansiering via TEN-T mindre betydelse. Prioriteringar i åtgärdsplanen görs oavsett möjligheten till medfinansiering, som snarare betraktas som ett tillskott till åtgärdsplanens budget, och åtskilliga krav på den tekniska standarden för TEN-T är redan uppfyllda. TEN-T har en större politisk än finansiell betydelse då TEN-T förmedlar en bild av transportsystemets viktigaste delar och återspeglar eller signalerar de transportstråk som är av stor nationell betydelse i nuläget och för framtiden. Därmed förefaller det bekymmersamt att stråk med mycket snabbt växande transportflöden såsom Blekingehamnarna mot Göteborg och Jönköping inte är synliga eftersom infrastrukturen i dessa relationer inte ingår i TEN-T. Det vore rimligt att vägstråk i aktuella relationer inkluderas i det övergripande nätet för att ge politiska signaler om önskvärdheten att ha beredskap för att möta en långsiktig volymtillväxt.

I Polen utgör Gdynia stomnätshamn och ingår i korridoren Baltic-Adriatic. Även Klaipeda i Litauen är stomnätshamn och ingår i korridoren North Sea Baltic. Utbyggnaden av stomnätsskorridorerna är viktigt för Blekinge och det är väsentligt att det genomförs åtgärder som effektiviserar transportflödena genom nämnda hamnar och att stomnätsskorridorerna som hamnarna anknyter till genomförs. Inte minst gäller detta järnvägsförbindelser till Lodz där terminalverksamheter utvecklas för att möta ökande transporter till Centralasien och Kina, samt till Katowice-området som hyser betydelsefulla godstransportnoder som kopplar stomnätsskorridorerna till det industriella kärnlandet i södra Polen, Tjeckien och Slovakien.

I Sverige finns de, för Blekinge, betydelsefulla järnvägskopplingarna i Hässleholm, Älmhult och Alvesta inom ScanMed-korridoren. Dessa knutpunkter kopplar Blekingehamnarna och Olofström till järnvägens huvudstråk i både syd-nordlig riktning och mot Göteborg. Några åtgärder, förutom kapacitetsstudier för Älmhult, finns dock inte i arbetsplanen för ScanMed och inte heller utpekade i gällande nationell åtgärdsplan.

Hässleholm utgör redan idag en järnvägsknutpunkt med mycket omfattande trafik. Åtgärder för att effektivisera tågtrafiken i noden kan därmed skapa betydande nyttor. Vilka åtgärder som kan bli aktuella är avhängigt hur byggande av en höghastighetsbana kommer att lösas.

E22, som ingår i det övergripande nätet, har efter de åtgärder som finns i gällande åtgärdsplan inga brister av större betydelse för godstransporter med tunga lastbilar. Med ökande transportvolymerna via färjorna i Karlshamn och Karlskrona kan dock vägåtgärder kunna aktualiseras på grund av momentan belastning på vägnätet med tunga fordon.

För att godstransporter ska kunna ge en regional nytta behöver markutrymmen finnas för lager och terminalverksamhet. I Karlskrona är det tveksamt om tillgängliga hamnnära ytor är tillräckliga. När tillgången till mark är begränsad är det angeläget att det finns en tydlig vision och strategi för hur transportrelaterade verksamheter ska kunna utvecklas. Infrastrukturen och väganslutning utgör också brister för att kunna hantera flöden i anslutning till större fartyg.

Åtgärder inom den del av järnvägssystemet som inte ingår i TEN-T men som förbättrar kopplingen till stomnätsskorridoren ScanMed, är möjliggörande för att trafikera längre godståg på Blekinge Kustbana mellan Karlshamn och Hässleholm. Generellt sett är åtgärder som möjliggör längre godståg kostnadseffektiva. Kapacitetsåtgärder mellan Kristianstad och Hässleholm är mycket angelägna för persontrafikens utveckling men har ingen betydelse för godstransporterna.

Utbyggnad av Sydostlänken från Olofström till Blekinge kustbana är främst till nytta för godstågstrafik från Karlshamn och norrut där utbyggnaden leder till kortare transporttid och visst mått av redundans. Åtgärden kan dock inte ersätta behovet av kapacitetshöjningar på sträckan Kristianstad-Hässleholm eftersom denna drivs av persontågtrafikens efterfrågan.

Den krokiga och delvis branta järnvägssträckningen mellan Karlshamn och Karlskrona kan i första hand betraktas som en brist med avseende på persontågtrafiken. En rakare sträckning skulle förkorta restider och ge bättre tillgänglighet till Karlskrona. För godstågstransporter är dock åtgärder av marginell betydelse eftersom marknadsförutsättningar saknas.

I vägnätet finns generellt sett inga kapacitetsbrister av betydelse. Det kan dock betraktas som en tillgänglighetsbrist att vägstråken mot viktiga noder som Jönköping och Nässjö har flera kortare avsnitt med hastigheter under 80 km/timme. Längre och/eller tyngre fordon kan öka transporternas effektivitet. Det finns för närvarande inte en sammanhängande karta över vägar som kan användas för tyngre och eller längre fordon. Därmed finns det heller ingen kartläggning över begränsningar som kan vara motiverade att åtgärda.

TEN-T inkluderar inte direkta transportrutter mellan hamnarna i Blekinge och viktiga logistiknoder såsom Jönköping med omnejd och Göteborg. För båda relationerna finns det flera alternativa vägrutter, men ingen av dessa framträder som huvudförbindelse. Väg 27 från Blekinge och norrut, samt väg 15 från Blekinge och västerut erbjuder kortare transportsträcka för nämnda relationer. Det är motiverat att prioritera vägstråk för respektive relation och prioritera åtgärder för att dessa vara av hög kvalitet för tunga transporter.

Nedan presenteras en lista över objekt, med förslag till åtgärder och rekommendationer. Åtgärden har också givits en gradering av hur angeläget det är att genomföra åtgärderna. Graderingen är från mindre angelägen (+) till angelägen (++) och mycket angelägen (+++). Åtgärder och rekommendationer och graderingen av betydelse är Rambölls förslag. Bedömningen utgår ifrån en kombination av hur betydelsefull en åtgärd är och i vilken utsträckning Region Blekinge har mandat att genomföra, eller påverka genomförande. Region Blekinge har inte tagit ställning till förslaget.

OBJEKT	ÅTGÄRD	REKOMMENDATION	
TEN-T	Revidering av övergripande nät	Precisera vägstråk i relation mot Göteborg och Jönköping som bör inkluderas i TEN-T. Initiera ett påverkansarbete inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Frågan ägs gemensamt av de sydsvenska regionerna.	+++
ALVESTA GODSBANGÅRD	ÅVS för ökad effektivitet	Lyft frågan om en ÅVS inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Region Kronoberg och Trafikverket är möjliga projektägare.	+
HÄSSLEHOLM GODSBANGÅRD	ÅVS för ökad effektivitet	Lyft frågan om en ÅVS inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Region Skåne och Trafikverket är möjliga projektägare.	++
BLEKINGE KUSTBANA	ÅVS för längre godståg	Initiera en ÅVS i samarbete med Region Skåne. Region Blekinge och Trafikverket är möjliga projektägare	++
BLEKINGE KUSTBANA	ÅVS för ombyggnad Karlshamn-Karlskrona	Initiera en ÅVS för förbättrad tillgänglighet för persontågtrafik.	+
SYDOSTLÄNKEN	Ny järnväg	Påverkansarbete för prioritering i nationell åtgärdsplan	+++
VÄGAR, BLEKINGE – JÖNKÖPING/NÄSSJÖ	ÅVS för förbättrad framkomlighet för tung vägtrafik	Initiera stråkstudier för tung vägtrafik för att identifiera eventuella åtgärdsbehov och prioritering mellan alternativa rutter. En studie bör även inkludera möjlighet till längre och/eller tyngre vägfordon. Samverkan med regionerna Kronoberg och Jönköping.	+++
VÄGAR, KARLSHAMN- GÖTEBORG	ÅVS för förbättrad framkomlighet för tung vägtrafik	Initiera stråkstudier för tung vägtrafik för att identifiera eventuella åtgärdsbehov och prioritering mellan alternativa rutter. En studie bör även inkludera möjlighet till längre och/eller tyngre vägfordon. Samverkan med Regionerna Kronoberg, Skåne och Halland.	+++

VÄGAR, GENERELLT	Kartläggning	Kartläggning av vägstråk för tunga fordon och för längre fordon i syfte att identifiera eventuella åtgärdsbehov.	+++
	Studier för ökad kapacitet	Genomförande av åtgärder för att hantera större momentana trafikmängder på Verkövägen och för framtida ökande volymer generellt. Samverkan med Karlskrona kommun och Stena Line. Frågan om markanvändning ägs av Karlskrona kommun	++
GODSTÅGTRAFIK	Analys av transporttider	Genomför fallstudier för att identifiera de moment som medför mycket långa transporttider med godståg till Karlshamn samt vilka faktorer som medför att kombitrafik till Karlskrona inte har etablerats.	+++
REGELVERK	Sjöfartens avgifter	Medverka i, och ge politiskt stöd till, pågående påverkansarbete som drivs av sjöfartens intressenter	+
MARKNADSDIALOG OCH NÄRINGS-UTVECKLING	Samverkan mellan företag	Region Blekinge bör ta ledning för samverkan mellan företag till nytta för regionen. Utveckla dialog med företag och planera för interreg-projekt med näringslivsinriktning.	+++

2. Inledning

2.1 Projektet TENTacle

Från och med januari 2014 har Europeiska unionen en transport- och infrastrukturpolitik som syftar till att minska klyftorna mellan medlemsstaternas transportnät, ta bort flaskhalsar som fortfarande hindrar en väl fungerande inre marknad och övervinna tekniska hinder såsom oförenliga standarder för järnvägstrafiken. Politiken främjar och stärker sömlösa transportkedjor för passagerare och gods. Förväntningen är att politiken kommer att bidra till ekonomisk återhämtning och tillväxt.

De så kallade stomnätsskorridorerna utgör den strategiska kärnan av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och prioriteras särskilt när de gäller unionens medfinansiering av åtgärder i transportsystemet. I Sverige sträcker sig korridoren Skandinavien-Medelhavet (ScanMed) mellan Stockholm och Öresund samt från Göteborg till Öresund.

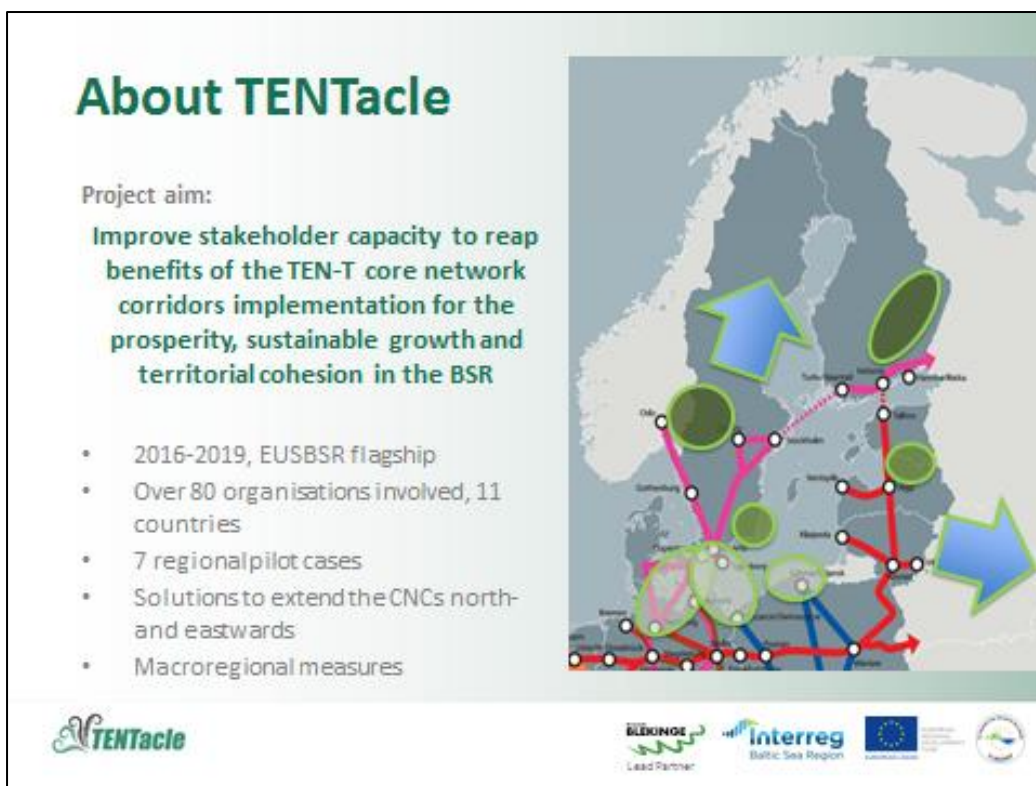
Arbetsplanerna för de nio korridorerna godkändes i juni 2015 och lägger grunden för åtgärder fram till 2030. I december 2017 fattas beslut om uppdaterade arbetsplaner.

Under 2015 tog Region Blekinge initiativet till EU-projektet TENTacle (www.tentacle.eu), som syftar till att ta fram förslag på hur planeringsmetoder och infrastruktur kan utvecklas för att regioner på, i närheten till och utanför Europas stomnätsskorridorer ska dra nytta av de tillväxtpulser som förväntas längs korridorerna. Projektet är ett flaggskeppsprojekt i EU:s Östersjöstrategi tack vare syftet att utreda och hantera konsekvenserna av EU:s transportpolitik för regioner samt intressenter runt Östersjön.

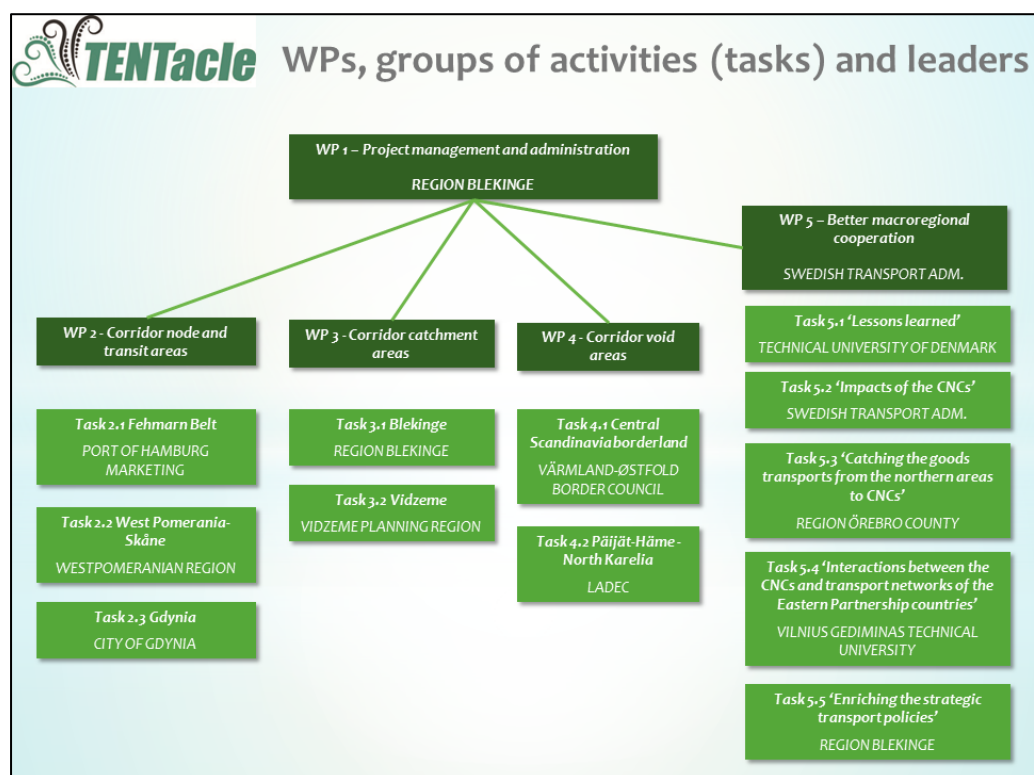
Projektet har sin utgångspunkt i det av EU utpekade transportnätverket, TEN-T. I Blekinge ingår väg E22, hamnarna i Karlshamn och Karlskrona samt flygplatsen i Ronneby i det övergripande nätverket. De delar av transportsystemet som ingår i stomnätverket har generellt högre prioritet när det gäller genomförandetakt och finansiering. Därför är det av yttersta vikt att aktörer analyserar vilken betydelse investeringar i närområdet får för transporter regionalt och lokalt, samt vilka åtgärder man själv måste vidta för att inte halka efter i utvecklingen eller för att på ett hållbart sätt hantera transportflöden.

2.2 Syfte

Blekinge har en strategisk position vid Östersjön mitt emellan den svenska stomnätsskorridoren och stomnätsskorridorerna i Baltikum och Polen. Projektets Task 3.1 ska belysa vilka transportrelaterade satsningar (inom och utanför länet) som är viktiga för Blekinge för att på bästa möjliga sätt dra nytta av utvecklingen i TEN-T:s stomnätverk. Syftet är att identifiera möjliga vita fläckar i planerade infrastruktur- och trafikåtgärder som gör att Blekinge (och Sydsverige) riskerar att halka efter utvecklingen inom EU när det gäller bland annat standarder, teknik, kapacitet med mera.



Figur 1 TENTacle-projektets syfte (källa: Wiktor Szydarowski)



Figur 2 Projektstruktur TENTacle (källa: Wiktor Szydarowski)

2.3 Avgränsningar

2.3.1 Geografisk avgränsning

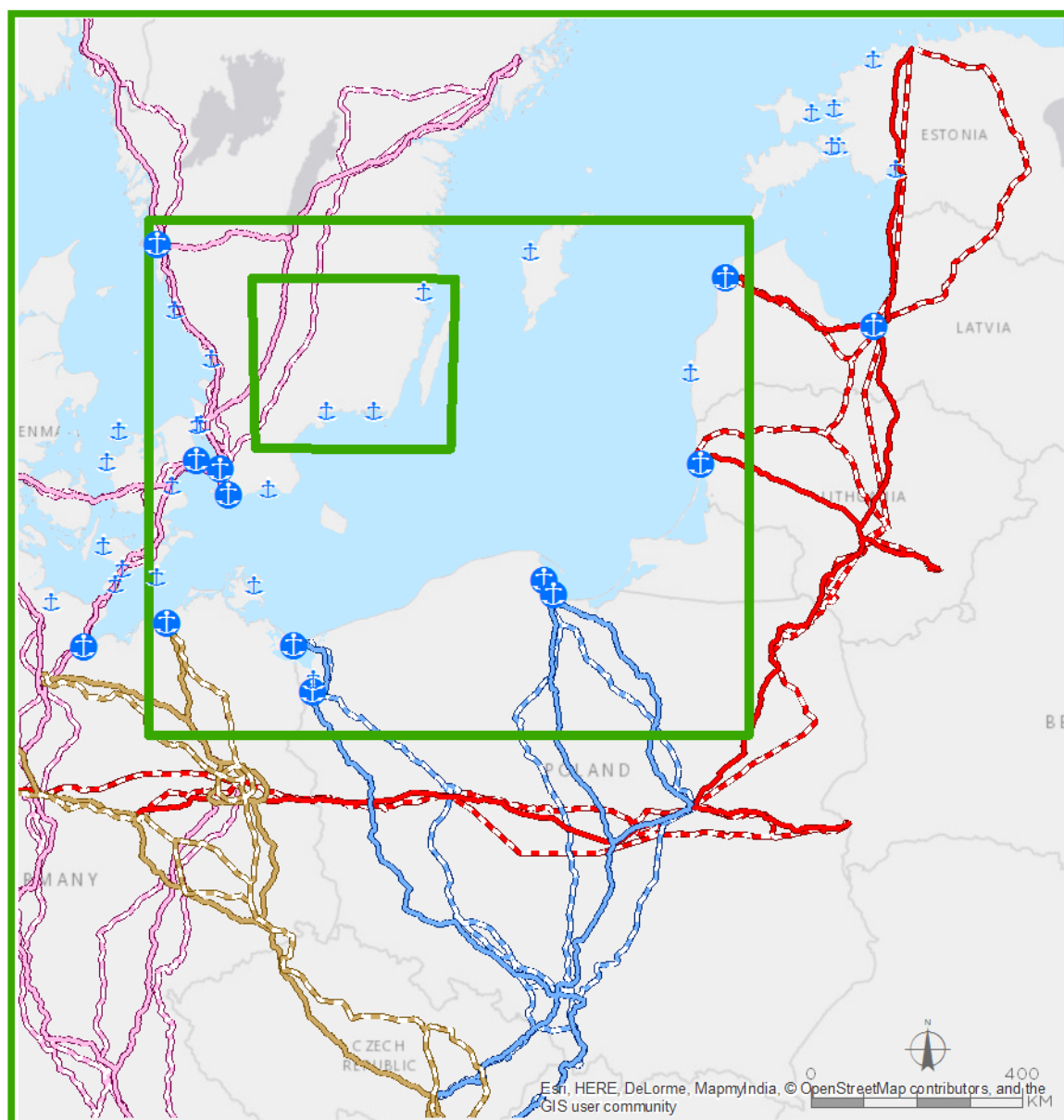
I denna utredning diskuteras transportrelaterade brister som kan vara aktuella att åtgärda. Utredningens geografiska fokus är Blekinge och dess kopplingar till omvärlden. För persontransporter är tillgängligheten och transporterna till grannlänerna dominerande. Andra viktiga relationer är persontransporterna via färjorna och tillgänglighet till Stockholm och Köpenhamn. Godstransporter sker i stor utsträckning i långväga stråk. Kopplingen till ekonomiska centra och tillväxtekonomier på längre avstånd är därför relevanta. För att hantera skilda geografiska perspektiv utgår vi från tre geografiska nivåer där analysen genomförs med olika detaljeringsnivåer.

Östersjöregionen (egentligen södra delen av makroregionen Baltic Sea Region) fångar in de långväga flödena. I denna geografi ingår strategiska stråk bestående av TEN-T stomnätskorridorer. Korridorerna är Scandinavian-Mediterranean (ScanMed), North Sea-Baltic och Baltic-Adriatic. Delar av ScanMed-korridoren ingår även i korridoren Orient East Med som sträcker sig från norra Tyskland till Grekland och Cypern.

I denna geografi gör analyser av befintliga brister och åtgärder med horisontåret 2030, samt kvarstående brister. Huvudsakligt underlag för infrastrukturanalysen bygger på pågående arbete med framtagande av arbetsplaner för respektive korridor.

Med *Södra Östersjön* avses Södra Sverige och gränsknutpunkter. I denna geografi analyseras infrastruktur som tillhör TEN-T stomnät och, där det är relevant, det övergripande nätet. Analysen fördjupas med hjälp av underlag i form av nationella och, i förekommande fall regionala planer. I denna geografi identifieras också bister i terminaler och hamnar.

Blekinge avser här Blekinge län samt transportstråk till knutpunkter utanför länet. Geografin utgörs av Blekinge län och stråken till nära knutpunkter utanför länet såsom Hässleholms godsbangård och kombiterminalerna i Alvesta och Älmhult. Analysen av infrastruktur detaljeras och är inte avgränsad till TEN-nätet. Analys av brister i infrastruktur detaljeras ytterligare och för denna geografi görs även intervjuer med bland andra operatörer och ägare av terminaler.



Figur 3 Geografisk indelning i tre nivåer

2.3.2 Definition av brister

Analysernas fokuseras på att dra slutsatser om betydelsen av identifierade brister samt förslag på åtgärder på en mycket översiktlig nivå. Ambitionen är att resultaten från detta uppdrag ska kunna användas som underlag för att vidareutveckla åtgärder och prioritera mellan dessa.

Brister i infrastrukturen kan definieras utifrån exempelvis kapacitet, interoperabilitet och ineffektiva terminaler samt gränssnitt mellan olika trafikslag. I detta fall är ordet brist relaterat till flöden och transportkostnader.

Ovanstående typ av brister uppträder som påtagliga begränsningar för att tillgodose en transportefterfrågan med vederbörlig trafik. Bristerna kan också vara kostnadsdrivande med en påtaglig effekt på exempelvis konkurrensförmågan i hamnar och terminaler. Denna typ av brister kan vanligtvis analyseras med samhällsekonomiska metoder.

Brister kan också definieras utifrån målstandarder. För sådana målstandarder är tillgänglighetsmål ofta överordnade och mål såsom exempelvis hastighetsstandard på väg underordnade. Tillgänglighetsmål innebär implicit att bristande tillgänglighet handlar om uteblivna möjligheter. Betydelsen av att åtgärda denna typ av brister är ofta svår att bedöma med samhällsekonomiska metoder, särskilt när helt nya förbindelser skapas. Svårigheten att bedöma denna typ av åtgärder är kopplade till är att de kan trigga eller ge förutsättningar för regional utveckling. Dessa svårberäknade konsekvenser brukar benämnas ”Wider economic benefits”.

Transportrelaterade åtgärder kan utgöra nödvändiga, men inte tillräckliga, förutsättningar för att åstadkomma regional utveckling eller för att exploatera eventuella möjligheter. Särskilt för marknadsstyrda verksamheter kan affärsmodeller och företagsallianser ha avgörande betydelse för om potentiella möjligheter kan tillvaratas. Åtgärder i infrastruktur kan vara obsoleta om marknadsförutsättningar saknas.

I denna utredning avgränsas analysen till att identifiera brister relaterade till flöden och transportkostnader, samt till målrelaterade brister. Resonemang förs om betydelsen av dessa brister dock utan att dra slutsatser om huruvida de är avgörande.

3. Infrastruktur och tillväxt

3.1 Samhällsekonomi och "wider economic benefits"

Förbättrad infrastruktur och transportsystem ger möjlighet till att befintliga resor kan göras på kortare tid, att längre resor kan göras och att nya resor uppstår. Så kallade cost benefit-analyser kan göras för investeringsåtgärder och de beräknas normalt på den förväntade trafikens tidsvinster, förbättrade miljöprestanda, förbättrad trafiksäkerhet, mm. Nyttor ställs mot investeringskostnader och driftskostnader.

Vid åtgärder i transportsystemet adresseras normalt ett problem eller en brist som finns i den befintliga infrastrukturen eller transportsystemet. De mer långsiktiga målen med transportsystemen, att skapa ett mer sammanhängande samhälle, som i EU-termer kallas cohesion policy, och långsiktiga effekter på handel och företagande anses av många bedömare inte fångas in i den traditionella cost-benefitanalysen. Andra bedömare hävdar dock att analyserna säkerligen fångar alla nyttor, eller i alla fall 99%, av effekterna. Tidsvärdena representerar de nyttor som uppstår till följd av förkortade restider.

En analys¹ har genomförts för att beräkna effekterna av att inte bygga ut de nio stomnätsskorridorerna. Analysen går ut på att bedöma den förväntade BNP-utvecklingen om korridorerna inte blir verklighet och vad som då händer med arbetsmarknaden. Effekter beräknas för hela EU och säger därmed ingenting om Sverige eller andra medlemsländer. I ett fall finns det landsspecifika beräkningar avseende investeringarna som länderna går miste om inte hela stomnätet realiserar. Dessa investeringar resulterar i arbetstillfällen vid själva byggskedet och skapas lokalt. Dessa arbetstillfällen inom bygg/konstruktion kommer troligen inte att realiseras till följd av utebliven utbyggnad av korridorerna och utgör den största posten av de skapade/missade arbetstillfällena. Det är inte möjligt att med säkerhet i analysen bryta ut ett land eller en region. Sambandet som använts är för hela EU och andra samband behöver användas för att kunna bryta ner analysen på land eller regioner.

Enligt Eliasson & Fosgerau (2017) är ökningen av produktiviteten etcetera enbart kopplad till tillgängligheten för arbetspendling och menar att frågan om hur stora tillägg som ska göras i kalkylen kan delas upp i två delfrågor. Den första delfrågan är hur en tillgänglighetsökning påverkar löner och sysselsättning. Den andra delfrågan är hur mycket av dessa effekter som redan finns med i kalkylen. Den del av effekterna som inte finns med i kalkylerna brukar kallas "wider economic benefits". Den andra delfrågan handlar alltså om hur stor del av de ekonomiska effekterna som egentligen är "wider", alltså faller utanför de traditionella kalkylberäkningarna.

Det är omstritt huruvida det existerar wider economics benefits och hur stora dom är. Trots detta får det betraktas som tämligen okontroversiellt att högre tillgänglighet i någon mån leder till högre produktivitet, löner och sysselsättning, och att dessa effekter inte fullt ut finns med i de kalkylmetoder som används för närvarande. Om olika åtgärder ska jämföras är det dock viktigt att

¹ Fraunhofer, 2017.

man räknar på samma sätt för samtliga. Än så länge finns ingen standardiserad rekommendation för hur inkomsteffekter ska beräknas eller läggas till i cost-benefitkalkyler.

Tankegångarna är troligtvis applicerbara för dessa transporter också. Då ersätts inkomstökning av vinst och konsumentöverskott mot producentöverskott, och beaktar att traditionella cost-benefitanalyser troligtvis inte fångar alla nyttor, medan wide economic benefits-modeller troligtvis överdriver nyttorna på grund av att vissa nyttor dubbelräknas. Eftersom detta är ett livaktigt och ganska nytt forskningsområde är rekommendationer och resultat fortfarande relativt osäkra.

3.2 Logistik och regional utveckling

Med globalisering av handel har logistiknäringen blivit allt viktigare för att möjliggöra effektiva transporter för varuhandlande företag. Logistiknäringen kan beskrivas som en infrastruktur av tjänster åt övriga näringar.

Själva varuhanteringen, transport och lager, är standardiserade tjänster med höga fasta kostnader. För logistikföretag finns därför en stark press att utnyttja kapacitet i fordon och lager så mycket som möjligt för att hålla kostnader nere. Genom att kunna erbjuda ett varierat utbud av tjänster, exempelvis möjligheter att använda flera transportslag inom en logistikregion, finns bättre möjligheter att möta variationer i efterfrågan och möjlighet att tillgodose efterfrågan från olika typer av varuhandlande företag. Ju större volymer som kan koncentreras till en logistikregion, desto bättre bli förutsättningarna för ett varierat utbud. Koncentration av logistikverksamheter leder också till ökad produktivitet, jämfört med verksamheter som inte är lokaliserade till logistikområden. Därutöver förbättras förutsättningarna för intermodala transporter.

Logistiknäringen kan också bidra till en diversifierad arbetsmarknad. Förutom själva varuhanteringen behövs kvalificerade tjänster för informationssystem, finansiella tjänster, teknisk utveckling och så vidare. Med den goda tillgänglighet som en välutvecklad logistikregion kan erbjuda finns goda möjligheter att attrahera varuägare som i sin tur kan attrahera underleverantörer.

Forskning om logistikkluster² visar hur dessa kluster kan bidra till ekonomisk utveckling och bidra till att skapa ett diversifierat näringsliv. Klusterutveckling är en cyklisk process med skalfördelar som drivkraft. Stora volymer motiverar förbättringar i infrastruktur som bidrar till ökad produktivitet och lägre kostnader, vilket attraherar ytterligare verksamhet som ger ytterligare volymer.

För att klusterutveckling ska kunna bli framgångsrik behöver flera förutsättningar vara uppfyllda. Sheffi³ listar sex faktorer av avgörande betydelse för framgångsrika kluster.

Geografiskt läge. Transporternas start- och målområden följer geografiska mönster som är kopplade till befolkningscentra, industriella centra och naturgivna resurser. Fördelarna med att använda olika transportslag i en transportkedja driver klusterutveckling mot hamnar, flygplatser och intermodala knutpunkter. Den operationella driften driver konsolidering och distribution av gods till centrala lägen – ofta vid hamnar eller vid transportknutpunkter nära eller mellan stora befolkningscentra. Därutöver krävs tillgång till stora markytor med lågt markvärde.

² Definition. "Communities of firms that share logistics know how and expertise", Sheffi, Yossi. *Logistics Clusters – Delivering value and driving growth*. MIT-press 2012.

³ Sheffi, Yossi. *Logistics Clusters – Delivering value and driving growth*. MIT-press 2012.

Stödjande infrastruktur. En utvecklad infrastruktur är av avgörande betydelse. Erforderlig kapacitet och god kvalitet behöver tillgodoses både inom logistikområden, såväl som till industrier och befolkningscentra. En infrastruktur som möjliggör den allt mer tilltagande storskaligheten inom alla transportslag stödjer effektiviteten hos logistikkluster. Därutöver behövs en ”mjuk” infrastruktur i form av tjänster inom finans och informationsteknologi.

Stödjande och effektiv offentlig ledning på alla beslutsnivåer. Logistikkluster är starkt beroende av offentlig styrning av infrastrukturåtgärder, markregleringar andra regelverk. Effektiva besluts- och planprocesser är av största betydelse.

Utbildning, forskning och innovation. Logistikkluster erbjuder en stor bredd av funktioner som behöver bemannas. Exempelvis plock och packning i lager, hantering av dyr utrustning, användning av sofistikerad mjukvara samt styrnings- och ledningsfunktioner. Utbildningsinstitutioner som förser logistikkluster med nödvändiga kompetenser behövs för både den operationella verksamheten och för innovationer som utvecklar klustret ytterligare.

Samarbete. En positiv attityd till samarbete och samverkan hos alla intressenter präglar framgångsrika logistikkluster. Utveckling av storskaliga anläggningar med påverkan på transportinfrastrukturen förutsätter samverkan mellan lokala, regionala och nationella myndigheter, likaväl som med fastighetsutvecklare och handelskammare. Samarbete mellan företag och akademi förbättrar möjligheterna för utveckling av relevanta utbildningsprogram.

Värdeökande tjänster. Möjligheten att utveckla tjänster utöver transport och lagerhållning stärker konkurrenskraften hos ett logistikkluster. Reparation, verkstäder och förädling av produkter är exempel på värdeskapande tjänster. Logistikkluster kan skapa grundläggande infrastruktur och tjänster som stödjer många typer av industrier och kan leda till bildning av andra typer av kluster.

3.3 Utvecklingsförutsättningar i Blekinge

Region Blekinge uppfyller flera förutsättningar för utveckling av logistikkluster. Det finns ett politiskt intresse för frågorna och högre utbildning inriktat mot systemvetenskap och företagsekonomi (Blekinge Tekniska Högskola). NetPort Karlshamn utgör ett forskningscentrum inriktat mot logistik. Det förefaller också finnas en positiv attityd till samverkan mellan politik, akademi och näringsliv.

Trots ett gynnsamt geografiskt läge i relation mellan Sverige och Polen/Litauen är omfattningen av logistikverksamhet begränsad. Därmed har skalfördelarna i logistiken inte vuxit fram. Dessa har i stället koncentrerats mot västra Skåne som har ett utmärkt läge i relation till handeln mellan Skandinavien och Västeuropa. Det är dock inte sannolikt att logistikverksamheten i Blekinge skulle utvecklas till samma nivå som i Skåne.

Med utvecklingen av den inre marknaden och utvidgningen av den Europeiska unionen har dock situationen förändrats. En kraftig utveckling av handel och transporter till EUs östra medlemsländer har resulterat i en procentuellt sett kraftig ökning av transporterna under lång tid. Klusterutveckling med positiv inverkan på Blekinges näringsliv kan därför finnas i ett längre tidsperspektiv. En väsentlig förutsättning, som denna utredning ska kunna klargöra, är om begränsningar i infrastruktur behöver åtgärdas för att frigöra potentialer.

4. Mål och strategier

4.1 Aktörer

Mot bakgrund av utredningens syfte är *Region Blekinge* den huvudsakliga aktören vars mål arbetet ska bidra till att uppfylla. Betydelsen av olika brister ska alltså relateras till brister av betydeles för Blekinges utveckling.

Region Blekinge utvecklar sina mål och strategier i samarbete med andra aktörer. Regionen har utvecklat regionövergripande gemensamma mål och strategier i samarbete med övriga *sydsvenska regioner*. Region Blekinges kopplingar till ScanMed-korridoren sker också via grannregionerna Skåne och Kronoberg.

Andra samarbeten där gemensamma mål och strategier utarbetats är projekt inom ramen för European Territorial Cooperation, bättre känt som Interreg. Några sådana projekt är *TransBaltic*, *East West Transport Corridor* och *SEB/Trans-Link*.

Region Blekinges möjligheter att utveckla strategier och genomföra åtgärder är förstås beroende av statliga och överstatliga beslut. De nationella transportpolitiska målen har avgörande betydelse. *EUs transportpolitiska mål* "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" ligger till grund för TEN-T som är ett verktyg för implementering av målen. Därutöver sker ett mellanstatligt arbete inom EUs hägn, EUSBSR, som också kallas för *Östersjöstrategin*.

Blekinge deltar även i samarbetena *EWTC Association* som syftar till att utveckla handelsutbyte och transportinfrastruktur i ett globalt stråk från Västeuropa till Kina. Samarbetet *Baltic Link Association* har en bakgrund i tidigare projekten *SEB-link* och *SEB/Trans-link*. Dessa projekt grundades på utvecklingen av transportstråket från Oslo/Göteborg via Karlskrona – Gdynia och vidare söderut.

Ovanstående organisationer är, eller domineras av offentliga aktörer vars verktyg för implementering av strategier för transportsystemets utveckling främst utgörs av lagstiftning om regelverk och finansiering av nationell infrastruktur. EUs medfinansiering till infrastruktur är ett verktyg för att påverka medlemsstaterna eftersom dessa utgör de huvudsakliga finansiärerna av TEN-T.

Företagen inom transportsektorn är dock de aktörer som förverkligar offentliga strategier för marknadsstyrda verksamheter. Dessa består att ett stort antal hamn- och terminaloperatörer, åkerier, rederier med flera som agerar på uppdrag av varuägare. I denna komplexa aktörssituation kan vi identifiera några nyckelaktörer för denna utredning. Rederierna som förbinder Karlshamn med Klaipeda, *DFDS Seaways*, och Karlskrona med Gdynia, *Stena Line*, är av särskild betydelse för Blekinge. Andra nyckelaktörer av betydelse för Blekinge är de offentligt ägda hamnbolagen *Karlshamns Hamn*, *Klaipeda Hamn* och *Gdynia Hamn*.

Transportföretag kan betraktas som sekundära aktörer eftersom de söker den bästa lösningen för att transportera varor på uppdrag av sin beställare, varuägarna. Även andra hamnar kan betraktas som sekundära antingen för att verkar inom andra transportsegment eller för att de konkurrerar med de hamnar som definierats som nyckelaktörer.

4.2 Politiska mål och strategier

4.2.1 EUs transportpolitiska mål

EUs transportpolitik syftar till att utveckla den inre marknaden genom att ge förutsättningar för rörlighet, ekonomisk tillväxt och sysselsättning. Samtidigt finns betydande utmaningar med bland annat långsiktigt osäker tillgång till olja och klimatpåverkan från transportsystemet.

EUs transportpolitiska mål och ambitioner uttrycks i vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”. Det övergripande målet är att få till stånd ett transportsystem som stödjer ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporter av hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare. De transportpolitiska målen fastslogs år 2011.

Transportpolitiska mål av särskild relevans för den regionala infrastrukturen och regionala noder återfinns under målet ”Optimera verksamheten i den multimodala logistikkedjan bland annat genom ökad användning av mer energieffektiva transportmedel”. Bland målen finns ambitioner om överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Dessa ambitioner uttrycks i kvantitativa termer.

EUs mål för transportinfrastrukturen är att upprätta ett välfungerande och EU-omfattande multimodalt stomnät med hög kvalitet och god kapacitet, samt motsvarande uppsättning informationstjänster fram till år 2030. Ett övergripande nät med motsvarande egenskaper ska färdigställas till år 2050.

4.2.2 Nationella transportpolitiska mål

De svenska nationella transportpolitiska målen är grupperade som funktionsmål (tillgänglighet och kvalitet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Till skillnad från EUs mål anges inte specifika kvantitativa mål som till exempel andelen transporter som ska använda ett visst trafikslag. Den svenska transportpolitiken kan därmed tolkas som mer trafikslagsövergripande där måluppfyllelse som till exempel minskad klimatpåverkan är viktigare än vilka transportslag som används.

Nationella mål av betydelse för transportsektorn finns även inom miljö- och klimatområdet. Bland dessa finns kvantitativa mål avseende andel förnybar energi, energieffektivitet och minskade utsläpp av klimatgaser. Under år 2017 har regeringen i en proposition till riksdagen föreslagit en lag (den så kallade klimatlagen) om att inga nettoutsläpp av klimatgaser ska få ske.

4.2.3 Transportrelaterade mål för Blekinge och Sydsverige

I ”Attraktiva Blekinge - Blekingestrategin 2014-2020” beskrivs länets förutsättningar. Blekinge anses ha en nyckelposition i Europa genom närheten till södra Östersjöområdet och Öresundsregionen. Blekinges arbetsmarknad utmärker sig mot riket genom t ex en mycket hög ungdomsarbetslöshet, lägre medelinkomst, lägre nyföretagande och småföretagande samt konjunkturskänslig industri. Infrastrukturen till och inom regionen beskrivs som föråldrad och med många flaskhalsar.

Utvecklingsstrategin har som syfte att ange den gemensamma färdriktningen med en hållbar utveckling mot ett attraktivt Blekinge. Strategin uttrycker mål om att år 2020 ska Blekinge kännetecknas av bland annat ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov

I arbetet med en sydsvensk systemanalys har deltagande regioner⁴ enats om målformuleringar med insatser och kvalitetskriterier för infrastrukturen i Sydsverige. De gemensamma målen handlar om att förbättra tillgängligheten och att infrastrukturen ska hålla en god standard. Miljöpåverkan ska minskas genom att förbättra förutsättningarna för samlastning, ökad lastkapacitet (längre och/eller tyngre fordon på väg och järnväg) samt effektiva terminaler.

Några av de viktigaste åtgärderna och åtgärdsstrategierna för att styra mot de formulerade målen för Sydsverige är att:

- utveckla det sammanbindande vägnätet för persontransporter i regionen mot mötesseparering och hastighetsstandard på 100 km/h.
- utveckla det sammanbindande vägnätet för godstrafik genom att undvika genomfarter genom samhällen och hastighetsnedsättningar under 70 km/h. Utveckla servicestrukturen för godstransporter på väg. Utveckla vägstråken med HCV-lösningar, extra långa och extra tunga fordon, speciellt de med anslutning till hamnar och järnvägsterminaler.
- stötta logistikcentra och kommuner med kunskap och strategier för transporter av enhetsbrett gods.
- ta fram en strategi för utveckling av kombiterminaler i regionen.
- Att arbeta för att koncentrera terminaler och lager geografiskt.

⁴ Blekinge, Kalmar, Kronoberg och Skåne

4.3 Företagsstrategier

För gränsöverskridande transporter är hamnbolag och transportföretag nyckelaktörer. Hamnbolagen är primärt terminalägare som äger mark och infrastruktur. Vanligtvis är hamnbolagen i Sverige kommunalt ägda. Karlshamns Hamn AB ägs av Karlshamns kommun medan Karlskrona hamn/Verköhamnen har en mer komplex ägarstruktur där både Karlskrona kommun och Stena Line AB ingår som ägare.

Transportföretag är ingen enhetlig grupp av företag. I kategorin ingår Åkerier, som ofta är mindre företag, Transportföretag med egen fordonsflotta eller som handlar upp själva transporterna. Företag som bedriver tredjepartslogistik hanterar inte enbart transporter utan även lagerhållning och tillhörande tjänster. Transportföretag kan också vara avgränsade till att enbart arbeta med ett transportslag. Exempelvis är GreenCargo fokuserade på järnvägstransport medan rederier såsom Stena Line och DFDS fokuserar på sjötransport. Marknadsförutsättningarna för respektive transportslag skiljer sig väsentligt åt.

Till företagskategorin hör även varuägarna som köper transporter. Varuägarnas intresse finns i att godset kommer fram i rätt tid och till lägsta möjliga kostnad. Varuägare handlar oftast upp transporterna. Många gånger sker även upphandling av lagerhållning och logistik.

Varutransporter och logistik utgör en mycket komplex verksamhet med många aktörer vars affärsstrategier drivs av olika marknadsförutsättningar. Gemensamt för företagen är att de ska generera vinst åt sina ägare, vilket också är angivet i aktiebolagslagen. Ytterligare en gemensam nämnare är att affärsmodeller i stor utsträckning utgörs av affärshemligheter.

Det är inte möjligt att ge en sammanfattande och generell beskrivning av företagsstrategier, förutom att alla drivs av vinstkrav. För generaliserade slutsatser om företagsstrategier och affärsmodeller behöver ett större antal företag analyseras utifrån företagets respektive marknadsförutsättningar. I denna utredning har samtal förts med Karlshamns Hamn, DFDS och Stena Line. Det primära syftet har varit att få dessa företags syn på utvecklingsmöjligheter och eventuella brister som den offentliga sektorn behöver hantera. Företagens syn på utvecklingsmöjligheter och brister är inarbetade i de slutsatser som dras utifrån generella trender och statistiska analyser som redovisas i efterföljande kapitel.

Gemensamt för de intervjuade är att transportvolymerna ökar kraftigt och konstant trots den politiska situationen i berörda länder. Intervjuerna ger också tydliga besked om att den generella bristen på järnvägskapacitet är ett stort problem samt att regelverken för avgifter till Sjöfartsverket är begränsande. Likaså framförs att administrativa rutiner för gränsöverskridande transporter inte utgör något större problem.

För rederierna är flödesstrukturen en utmaning att hantera. Rederiernas marknadsförutsättningar medför att varje avgång kan ske med så hög fyllnadsgrad som möjligt.

DFDS har två fartyg i vändande (tidtabellagd) trafik mellan Karlshamn och Klaipeda och ytterligare ett fartyg för utfyllnad. Större delen av transportererna från Sverige sker i slutet av veckan, medan transportererna till Sverige sker i början på veckan. Med denna flödesstruktur saknas incitament för att utöka antalet avgångar när volymerna ökar. De berörda hamnarna kan hantera fartyg som är cirka 240 meter långa. DFDS ser i dagläget inte att det är rimligt, ur rederiets perspektiv, att utöka antalet turer. Konsekvensen av detta blir att gods kan behöva lagras i hamnområdet för att använda den outnyttjade kapaciteten som flödesstrukturen ger upphov till. När volymerna vuxit sig tillräckligt stora kan det eventuellt finnas utrymme för att fler operatörer öppnar trafik på den aktuella rutten.

Eventuell lagring av gods i hamnområdet för att utnyttja kapaciteten i alla avgångar i veckan är mycket rationellt för rederiet. För varuägarna är det dock till nackdel på grund av att transporttiden till kund förlängs.

Även volymerna mellan Karlskrona och Gdynia förväntas fortsätta öka. För Stena Line är det givetvis viktigt med hög fyllnadsgrad i färjorna, men ökat antal turer är väsentligt i bolagets strategi för att möta ökande volymer. Till skillnad från Karlshamn-Klaipeda, finns en betydande konkurrens för trafiken mot Polen vilket innebär att antalet avgångar blir viktigare.

Ökande volymer är inte den enda utmaningen. Även varusammansättningen förändras. Enligt Stena Line blir andelen förädlade varor allt högre vilket medför att det uppstår nya behov i transportkedjan med efterfrågan på lager och logistiktjänster. Motsvarande förändring torde ske även för Karlshamn-Klaipeda.

Karlshamns hamn är mycket väl förberedd för att möta ökande volymer och ökad trafik. Ombyggnad av RoRo-lägen pågår och verksamheten effektiviseras med bland annat en ny helautomatisk gate. Strategiskt viktiga frågor för hamnbolaget ägs dock av andra aktörer. Främst handlar det om järnvägssystemets brister där Trafikverket är infrastrukturhållare. Det faller sig också naturligt att hamnbolaget betraktar utbyggnad av Sydostlänken som strategiskt betydelsefull för hamnen.

För Karlskrona Hamn är situationen annorlunda. Med den framtid som Stena Line ser framför sig är det av strategisk betydelse att tillhandahålla markytor för expansion. Verköhamnen ägs gemensamt av Stena Line och kommunen. Hamnytor som angränsar till Verköhamnen ägs av kommunen och drivs i förvaltningsform. Mandatet för att hantera markanvändningsfrågan finns hos kommunen. Stena Line har uttryckt att avsaknad av en långsiktig vision är begränsande för affärsverksamheten.

Både för rederierna och hamnbolagen är det av stor affärsmässig betydelse att transport- och logistiktjänster tillhandahålls av andra bolag. Regionen och berörda kommuner kan ha en viktig roll att arbeta med näringslivsutveckling och vara drivande för samverkan mellan företag.

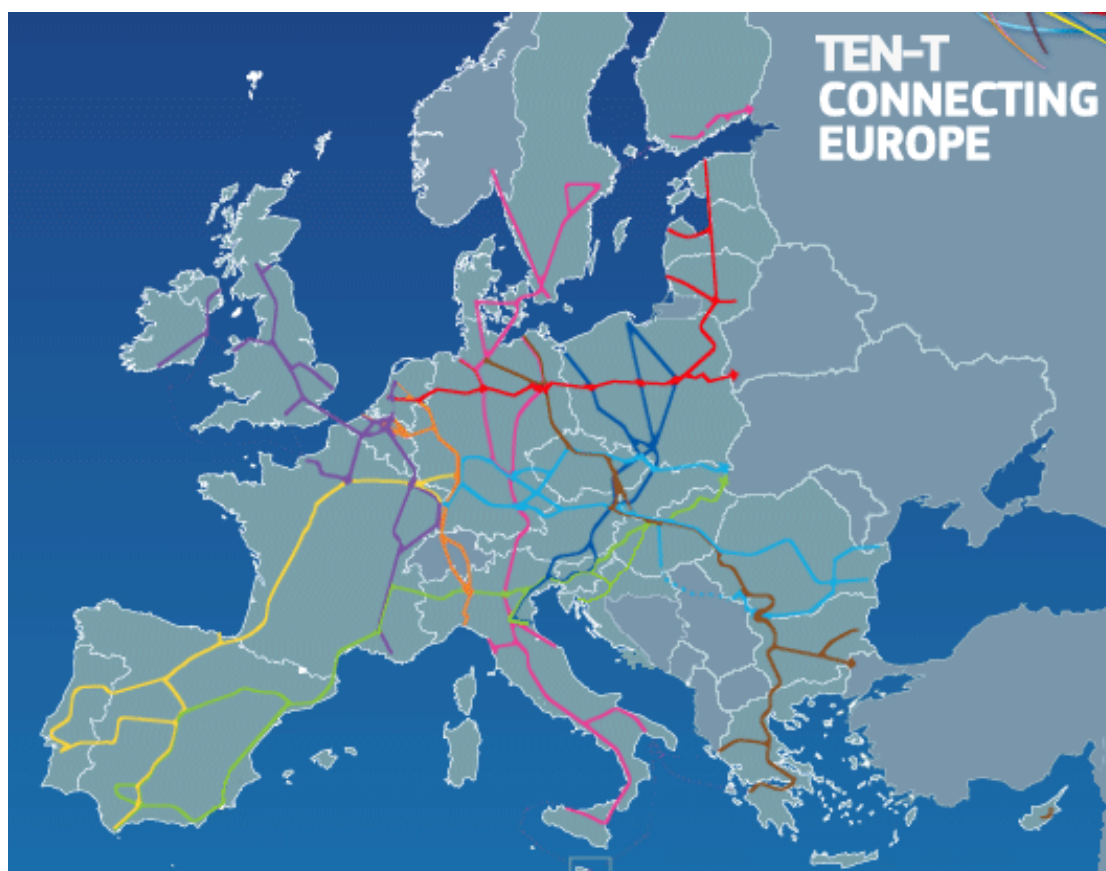
5. Implementering av TEN-T

5.1 Transeuropeiska transportnätverket

I december 2013 beslutade Europaparlamentet och Europeiska rådet om nya riktlinjer för utbyggnad av TEN-T. Förordningen om TEN-T (1315/2013) anger både vilken infrastruktur som ingår i TEN-T och tekniska krav som ska uppfyllas (se tabell 1). Riktlinjerna har den juridiska formen förordning vilket innebär att den är bindande för medlemsstaterna.

Det europeiska transportnätverket för vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hamnar, terminaler och flygplatser består av ett övergripande nät som ska sammanbinda alla delar av unionen. Nätet ska vara fullt fungerande till år 2050. En delmängd av det övergripande nätet är klassificerat som stomnät och ska vara fullt fungerande till år 2030.

Nio stomnätskorridorer som förbinder medlemsstaternas huvudstäder samt större produktions- och konsumtionsområden är definierade och prioriterade i förordningen om CEF⁵ (1316/2013) och syftar till att underlätta implementeringen av stomnätet. Sjöfartslänkar ingår vanligtvis inte i stomnätskorridorerna.



Figur 4 TEN-T stomnätskorridorer (källa: TenTec)

⁵ Connecting Europe Facility/Fonden för ett sammanlänkat Europa

Ett särskilt program inom TEN-T kallas Motorways of the Sea (MoS). Dessa sjömotorvägar är inte specifikt utpekade men har ändå hög prioritet. Programmet hanterar bland annat åtgärder i hamnar, i anslutande infrastruktur och investeringar i anläggningar för alternativa fartygsbränslen. Transportstråk till sjöss kan utpekas som tillhörande MoS under förutsättning att de förbinder minst två hamnar i minst två medlemsstater. Flera svenska hamnar har varit aktiva och framgångsrika när det gäller medfinansiering för MoS-projekt, bland annat i relationerna Karlskrona-Gdynia och Karlshamn-Klaipėda.

Tabell 1 Korridorspecifika tekniska krav, ScanMed.(Källa: Europeiska kommissionen, 2014).

Mode	Objective
Rail	Full electrification
	Axle load 22.5 t (for all Freight lines on the Core Network only)
	Line speed 100 km/h, minimum (for all Freight lines on the Core Network only)
	740 m freight trains (for all Freight lines on the Core Network only)
	ERMTS fully implemented
	Standard gauge 1435 mm for new lines
Road	Express road or motorway
	Intelligent transport systems (ITS) / toll collection systems comply with Directive 2004/52/EC, Commission Decision No 2009/750/EC and Directive 2010/40/EU [SE]
	Parking areas every 100 km, minimum
	Infrastructure for alternative clean fuels
Airports	Terminal open to all operators
	Infrastructure for air traffic management, SESAR
	Infrastructure for alternative clean fuels
	Main airports (according to Article 41 N° 3 of the Regulation (EU) 1315/2013) connected to (high-speed) rail network
Maritime transport, Ports, MoS	Freight terminal open to all operators
	Connection to rail, road, IWW (where possible)
	Infrastructure for alternative clean fuels
	Facilities for ship generated waste
	VTMIS, SafeSeaNet, e-Maritime services
Rail Road Terminals (RRT)	Sufficient transshipment equipment on freight terminals
	740m train terminal accessibility
	Electrified train terminal accessibility
Multimodal transport	All transport modes connected at freight terminals, passenger stations, airports, maritime ports
	Real time information on freight terminals, maritime ports, cargo airports
	Continuous passenger traffic through equipment and telematic applications in railway stations, coach stations, airports, maritime ports
Environmental targets	Specific target values more detailed than those mentioned in the Regulation (EU) 1315/2013 could be identified for specific sections of the corridor by the Member States concerned in accordance with European legislation.

I stomnätet ska vägarna senast år 2030 utgöras av expressväg eller motorväg. Med expressväg menas vägar utan korsningar. Dessutom ska vissa trafiksäkerhetskrav uppfyllas. För järnvägar i stomnätet ställs krav på att dessa ska vara elektrifierade, medge en hastighet på minst 100 km/timme för godståg samt dimensioneras för 740 meter långa tåg. Stomnätets järnvägar ska därutöver vara utrustade för trafikledningssystemet ERTMS.

5.2 Implementering av stomnätskorridorer

För implementering av de nio stomnätskorridorerna har en koordinator tillsatts för respektive korridor. För respektive korridor upprättas en arbetsplan för genomförande av åtgärder som bidrar till uppfyllande av de korridorspecifika målen enligt tabell 1 ovan. Åtgärder i arbetsplanen avser åtgärder i de noder och länkar som definierar korridoren samt vissa länkar av betydelse för korridorens funktionalitet. Sådana länkar kan avse så kallade "last-mile" i de urbana knutpunkterna.

År 2015 påbörjades arbetet med uppdaterade arbetsplaner som fastställs i slutet av år 2017. För att en åtgärd ska kunna ingå i arbetsplanen måste det finnas beslut om finansiering exklusive de medel som kommer att sökas via CEF.

För svenskt vidkommande innebär detta att flertalet åtgärder måste finnas i senast beslutade åtgärdsplan. Nuvarande åtgärdsplan för investeringar i statlig infrastruktur gäller för perioden 2014-2025. Nästkommande åtgärdsplan avser perioden 2018-2029 och i direktiven anges bland annat att utbyggnad från två till fyra spår mellan Lund och Hässleholm ska påbörjas. För sådana åtgärder som inte ingår i den statliga infrastrukturen krävs att infrastrukturägaren har fattat beslut om finansiering.

Europeiska kommissionen fastställer arbetsplanerna men i realiteten sker detta efter förhandling med medlemsstaterna. Dessa har rimligtvis stort inflytande eftersom merparten av aktuella investeringar sker via medlemsstaternas budgetar. Sverige företräds av Näringsdepartementet.

Till varje korridor finns en referensgrupp som sammanträffar vid så kallade Corridor Forum Meetings. Under arbetsprocessen genomförs sju möten där ett stort antal aktörer är kallade. Dessa företrädar regionala och lokala myndigheter samt infrastrukturägare för vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och kombiterminaler som ingår i korridoren. Vid aktuella möten, presenteras, diskuteras och förankras arbetet med den nya arbetsplanen. Utöver Corridor Forum Meeting arrangeras särskilda möten, så kallade "Ideas Laboratory" för att fånga in specifika frågeställningar och bredda aktörskretsen i arbetsprocessen.

Stomnätskorridorerna är en budgetmässig prioritering och revideringar kan ske tidigast i samband med nästkommande budget 2021 – 2027. Det är troligt att korridoren Scandinavian-Mediterranean förlängs till Haparanda och att korridoren North Sea Baltic förlängs från Helsingfors till Torneå.

Enbart delar av stomnätet kan utgöra en del av en stomnätskorridor. Stomnätet definieras i förordningen om TEN-T och revidering av denna kommer att ske år 2023. Vid en revidering kan alla entiteter i TEN-T ges en förändrad klassning. Vid revideringen finns tillfälle att argumentera för att inkludera ytterligare objekt i TEN-T, då rimligtvis som en del av det övergripande nätet.

6. Omvärldsförändringar

6.1 Handel och ekonomisk tillväxt

Med utvidgningen av EU från 2004, då bland andra Polen blev medlemsstat, har den inre marknaden tillförts 11 nya medlemsstater med nära 100 miljoner invånare, motsvarande ett befolkningstillskott på 25 % jämfört med befolkningen i EU15.

Gemensamt för de nya medlemsstaterna och kandidatländerna är en betydligt lägre BNP per capita än i EU15. Trots lägre BNP/capita utgör dock Polen en av världens större ekonomier och rankas som nummer 23 av IMF⁶. Med inträde i EUs inre marknad är det rimligt att förvänta en snabb ekonomisk utveckling inom unionen baserat på den dynamik som skapas av skillnader i ekonomisk aktivitet, borttagande av handelshinder och investeringar i bland annat infrastruktur. Den inre marknaden har kraftigt stärkts genom utvidgningen samtidigt som stora ekonomiska skillnader leder till ekonomisk dynamik och förändring. Exempelvis har Slovakien utvecklats till ett viktigt produktionsland för bilindustri.

Ytterligare gemensamt för de nya medlemsstaterna är den geografiska belägenheten i östra Europa som med ökande handel medför utveckling av nya transportstråk. Den svenska (och norska) handeln – och därmed transportflödesstråken – är traditionellt riktade mot Tyskland och västra Europa. För handelsutbyte med de nya medlemsstaterna öppnas nya handelsvägar. Sydostsverige har ur transportsynpunkt befunnit sig i ”skugga” under lång tid men har blivit allt viktigare ur transportsynpunkt med anledning av de växande handelsflödena i relationen med östra EU.

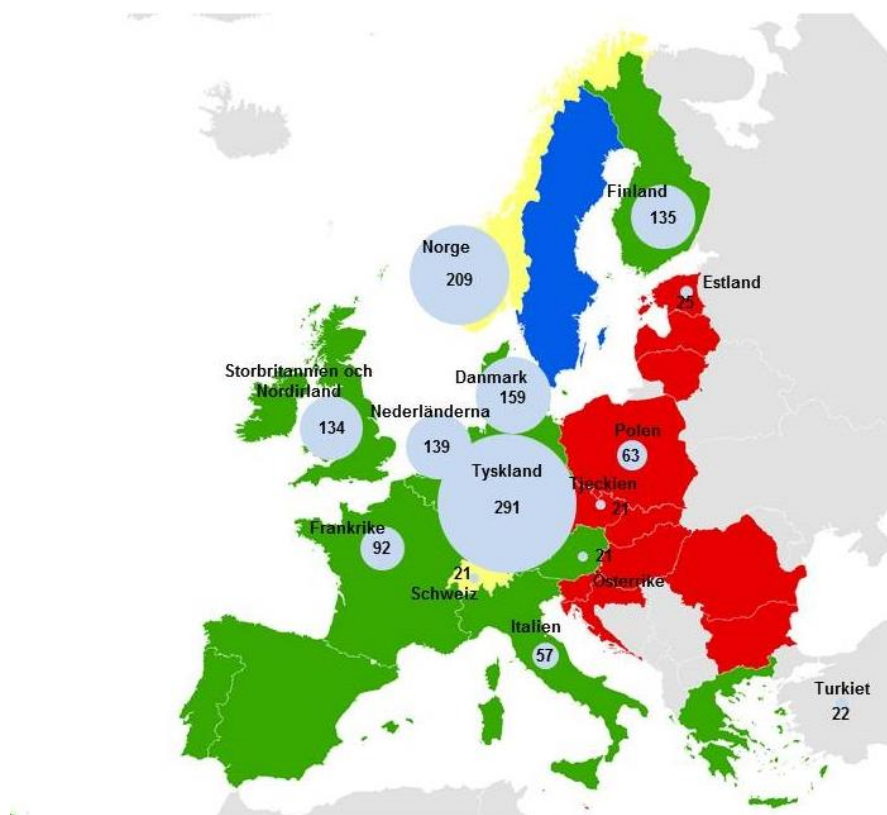
Enligt intervjuer har den politiska situationen i länderna öster om EU haft begränsad betydelse för transportutvecklingen. När embargot mot Ryssland genomfördes minskade transporter tillfälligt men återhämtade sig snabbt. Handeln har inte enbart ökat mått i antal ton eller antal enheter. Varugruppsammansättningen har också förändrats mot en allt större andel tillverkade varor.

Analyser gjorda av ESPON⁷ visar att den starkaste ekonomiska tillväxten finns i EUs nyare medlemsstater. Det gäller särskilt Polen, Slovakien, Litauen och Lettland som under perioden 2001-2011 haft en årlig tillväxttakt på cirka 3-4% i flertalet NUTS2 områden i respektive land. Trots den ekonomiska krisen 2008/09 har nämnda länder haft en stark ekonomisk utveckling. Därmed har även transporter ökat kraftigt.

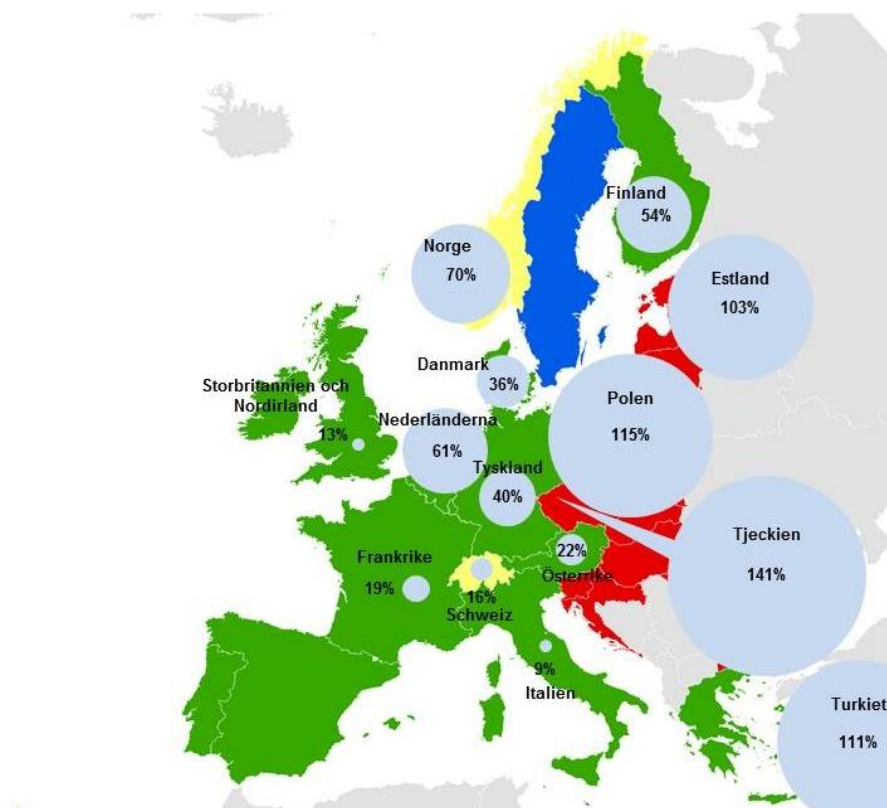
Den mycket starka ekonomiska tillväxten, och tillväxten av transporter mellan Sverige och Polen kommer successivt att mattas av i takt med att ekonomierna i östra EU mognar. Utvecklingen öster om EU och i delar av Asien kan dock innebära starkt växande transportströmmar på längre sikt. Det är förstås synnerligen svårt att bedöma när i tiden transportströmmarna mellan Sverige och Polen börjar mattas av och när (om) vi kommer att se starkt växande transporter mellan Sverige och ekonomier öster om EU.

⁶ World economic outlook database, October 2014

⁷ ESPON Atlas 2014, <http://atlas.espon.eu/>



Figur 5: Utrikeshandel med varor 2013 överstigande 20 miljarder kronor (källa: SCB).



Figur 6: Relativ förändring av värdet av utrikeshandel med varor där handelsutbytet överstiger 20 miljarder kronor 2003-2013 (källa: SCB).

6.2 Transport- och logistikinitiativ i Eurasia

6.2.1 Containerpendlar

Sedan 2003 har en containerpendel utvecklats mellan Klaipeda och Odessa. Pendeln kallas ”Viking train” och är ett samarbete mellan Litauen, Vitryssland, Ukraina samt stuveriföretag i hamnarna i Klaipeda, Odessa och Illychevsk. Pendeln förbinder Svarta Havsregionen med Östersjöregionen. Från Klaipeda kopplas linjen till Sverige med färjan via Karlshamn. Turkiet, med ca 80 miljoner invånare, har en mycket stark ekonomisk tillväxt och är rankad⁸ världens 17e största ekonomi.



Figur 7 Viking Train (källa: <http://cargo.litrail.lt/en/viking-train>)

⁸ <https://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2017-gdp-by-country-data-and-charts>

Litauiska järnvägen (Lietuvos geležinkeliai) är mycket aktiv för att utveckla containertransporter Mellan EU, östra Europa, Turkiet och delar av Asien. För transportflöden i dessa relationer har Litauen ett transportgeografiskt bra läge samt en fördel att det litauiska järnvägssystemet har samma spårbredd som i det tidigare Sovjetunionen. Litauiska kombiterminaler och Klaipeda Hamn har därmed stor potential att utvecklas som transportknutpunkter för aktuella handelsrelationer.



Figur 8 Befintliga och potentiella stråk för containerpendlar via Litauen (källa: <http://cargo.litrail.lt/en/konteineriniai-vezimai>).

Utvecklingen av containerpendlar via Litauen medför att färjelinjen Klaipeda-Karlshamn blir en naturlig rutt för transporter till och från Sverige. Transporter kan också komma att ske via polska eller tyska terminaler men innebär samtidigt att terminalkostnaden sannolikt blir högre, med omlastning i Litauen på grund av skillnader i spårbredd, samt ytterligare terminalhantering för sammansättning av tåg mot Sverige.

Förutom det utvecklingsarbete som Litauiska järnvägen bedriver utvecklas också containerpendlar via Vitryssland och Polen/Tyskland. För gods till och från Sverige finns det en möjlig potential för omlastning i Polen och vidare transport via hamnarna i Gdynia och Swinoujscie. Transportrutter via terminaler i västra Tyskland och vidare via Öresundsbron skulle dock innebära färre omlastningar och därmed lägre kostnader. Järnvägens kapacitet mellan Sverige och Tyskland kan dock medföra begränsningar.

6.2.2 Ryssland

Sedan år 2005 har 26 ekonomiska zoner etablerats i Ryssland⁹. Dessa zoner ges särskilda förmåner för att fungera som tillväxtmotorer i den ryska ekonomi och diversifiera det ryska näringslivet. Tio zoner är inriktade mot produktion och är lokaliserade i sydvästra Ryssland, Astrakhan, Samara/Tatarstan, Sverdlovskregionen och Vladivostok. Ytterligare en zon, Ulyanovsk, är inriktad mot logistik. Utveckling av de ekonomiska zonerna är samordnat med utveckling av internationella transportstråk och strategin för transportsystemets utveckling i Ryssland fram till år 2030.



Figur 9 Ekonomiska zoner i Ryssland
(källa: http://www.ved.gov.ru/files/images/Nadya/special_economy_zone_eng.pdf)

Om de ryska utvecklingsplanerna blir lyckosamma är det rimligt att handelsutbytet med tillverkade varor mellan Sverige och Ryssland kommer att öka. Detta skulle medföra ytterligare efterfrågan på transporter via containerpendlar som beskrivs i föregående kapitel. Detta bör gynna färjerutten Klaipeda – Karlshamn och dessutom Riga-Nynäshamn.

⁹ Ministry of economic development of the Russian federation, 2015.

6.2.3 Sidenvägen

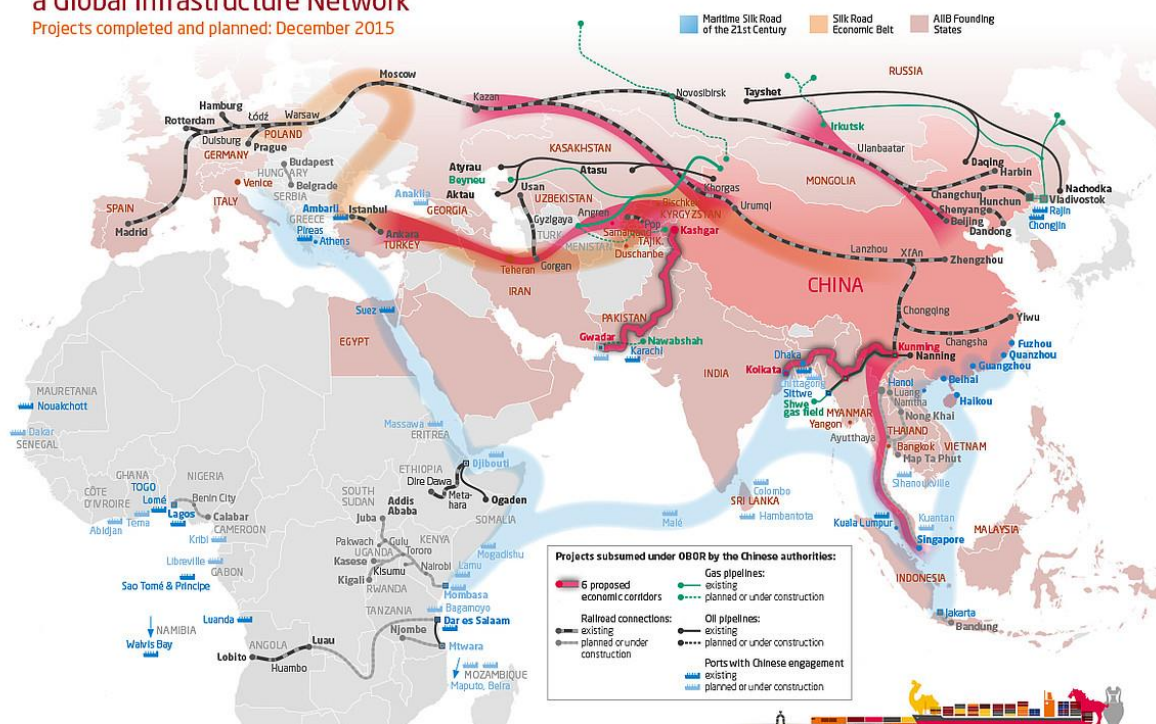
Med framväxten av Kina som industriell och ekonomisk stormakt har landet blivit allt mer beroende av utvecklade transportsystem samtidigt som kapitaltillgången har blivit mycket stor. Den tidigare inriktningen mot att industrialisera inlandet för att avlasta det tätbefolkade kustlandet har bland annat resulterat att inlandsstäder som Chongqing och Urumchi blivit betydande produktionsorter. Från dessa platser är transporter till Europa via järnväg ett mycket realistiskt ruttval eftersom avståndet till containerhamnarna är stort. Kina har alltmer vänt sig utanför landet för att utveckla transportinfrastrukturen. Genom lån och direkta investeringar säkrar Kina både sina marknader för avsättning av kinesisk produktion och för införsel av råvaror och livsmedel. Exempelvis har Kina investerat direkt i hamnen i Pireaus i Grekland.

År 2013 signerades "The Belt and Road Initiative" som innebär överenskommelser om transportsystemets utveckling i stora delar av Asien. "The Road" avser utveckling av landbaserade förbindelser via Ryssland och Turkiet till Europa. "The Belt" avser sjöfartsförbindelser, som utgör huvudsakligt transportrutter, och utveckling av hamnar. The Belt utvecklas för att använda hamnarna i den innersta delen av Adriatiska havet som ingår i stomnätsskorridoren Baltic – Adriatic.

MERICs China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



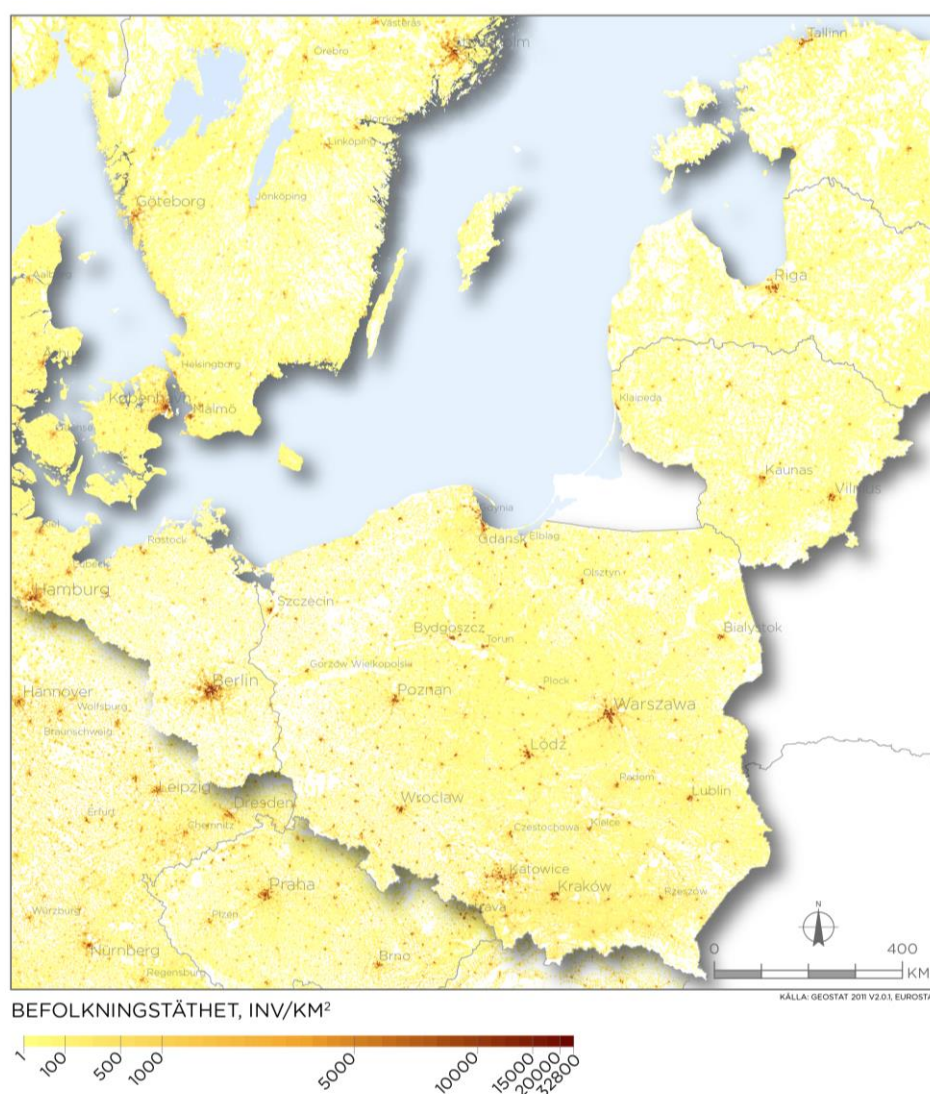
Figur 10 Sidenvägen – One Belt, One Road. Genomförda och planerade åtgärder år 2015.
(källa: <https://www.nextbigfuture.com/2017/01/philippines-will-attend-chinas-one-belt.html>)

Med den ekonomiska styrka som Kina besitter är det sannolikt att flera rutter kommer till stånd inom överskådlig tid. Av de stråk som beskrivs i kartan ovan är sjöfartsruten till hamnarna i Adriatiska havet av intresse för Blekinge eftersom de kan gynna järnvägstransporter mellan dessa hamnar och hamnarna i södra Östersjön.

7. Östersjöregionen

7.1 Befolkning och ekonomiska förutsättningar

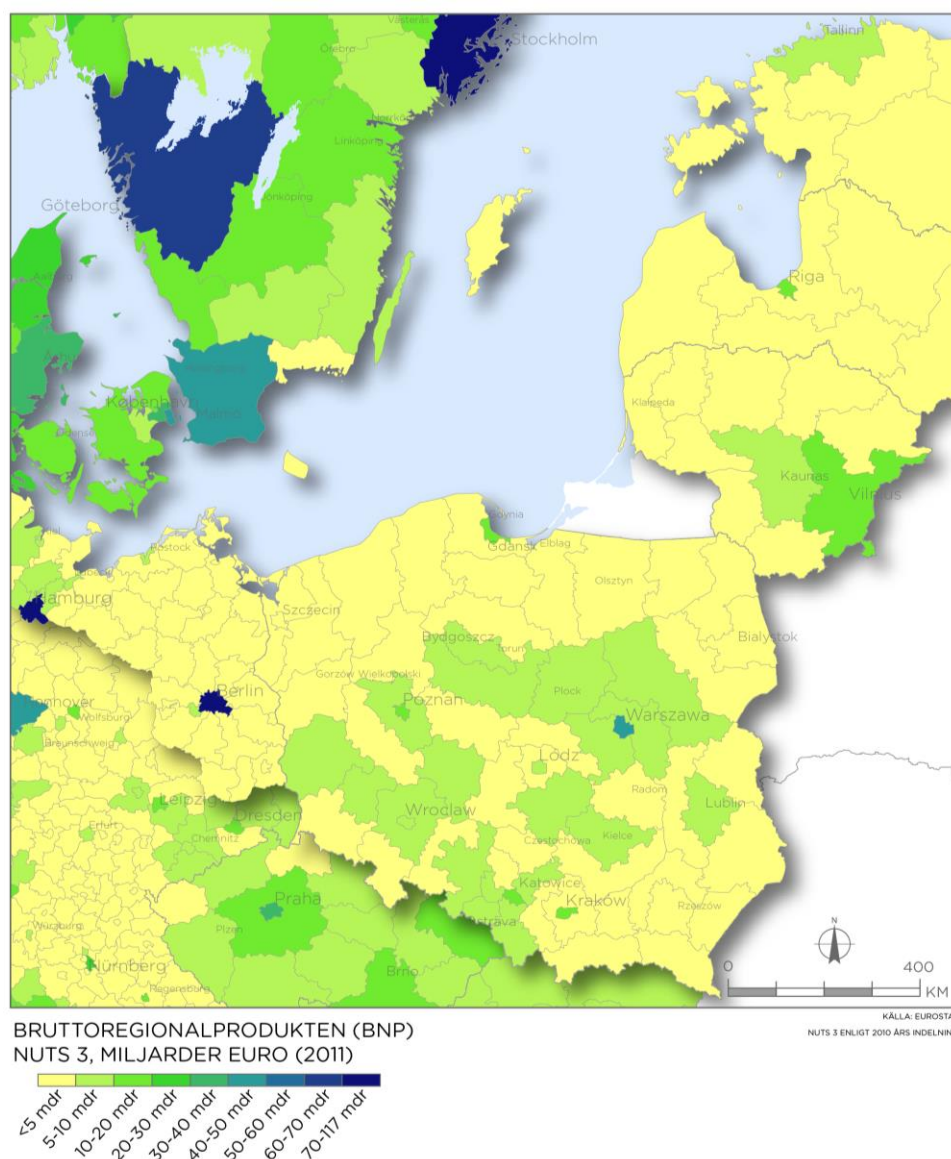
Södra Östersjöregionen har en befolkning med cirka 70 miljoner invånare. De tätbefolkade delarna finns i stråket Oslo-Köpenhamn, Mälardalen, östra Litauen, södra Polen, Gdynia/Gdansk, Berlin och Hamburg. Utifrån ett transportgeografiskt perspektiv är det mest relevant för Blekinge att, via färjeförbindelserna kopplas samman med östra Litauen, Warszawa/Lodz och södra Polen där Katowice är ett industriellt centrum. Även kopplingen till Tjeckien och Slovakien är av betydelse.



Figur 11 Befolkningstäthet i södra Östersjöregionen (källa: Eurostat)

Bruttoregionalprodukten återspeglar den ekonomiska aktiviteten i regionen. I Sverige framträder särskilt storstadsområdena. De baltiska länderna, Polen och de delar av Tyskland som ingår i Östersjöregionen har generellt sett en låg BRP i respektive NUTS3-region. I första hand framträder Berlin och Hamburg vars ekonomiska aktivitet är i paritet med Stockholm och Västra Götaland. Bruttoregionalprodukten i Warszawa motsvarar BRP i Skåne.

Övriga NUTS3-regioner med högre BRP jämfört med genomsnitt i respektive land är stadsområdena Poznan, Katowice och Krakow i Polen, samt Vilnius i Litauen. Även Tjeckien och Slovakien har en förhållandevis hög BNP.



Figur 12 Bruttoregionalprodukt per NUTS III-region. Miljarder Euro, 2011. (källa: Eurostat)

För att identifiera de områden som är av störst betydelse för utvecklingen av transportflöden behöver konsumtions och produktionsområden identifieras. BRP-måttet inkluderar all typ av ekonomisk aktivitet och är en ganska trubbig indikator. I exempelvis Sverige genereras en stor del av BRP av tjänster som i mindre utsträckning genererar varutransporter. Tjänstenäringen och befolkningens storlek utgör de konsumtionsområden som utgör målpunkter för transporter. För långväga transporter är det främst tillverkade produkter som transporteras till dessa områden.

Produktionsområden inom aktuell geografi är känt. Traditionella produktionsområden finns som tidigare i västra och södra Tyskland, i västra Götaland i Sverige och i södra Polen. Sedan EU-utvidgningen har varuproduktion ökat kraftigt i södra Polen, Tjeckien och Slovakien. Som en följd av globalisering och komplexa supply chain-lösningar genererar produktion av tillverkade varor också konsumtion, dvs import av insatsvaror. Lokalisering av terminaler och lager ger in indikation på produktions områden och/eller logistiskt betydelsefulla områden med omfattande konsumtion.

Sydöstra Sverige, norra Polen, med undantag för Gdynia/Gdansk, och västra Litauen är glest befolkade. Eventuella brister i infrastruktur som har betydelse för Blekinge kan därmed finnas vid konsumtionens och produktionens tyngdpunkter snarare än i sydostsverige.

7.2 Stomnätskorridorer i Östersjöregionen

Södra delen av Östersjöregionen har ett tätt nät av stomnätskorridorer. Regionen genomkorsas av fyra stomnätskorridorer där de två utbyggnaderna är tunneln över Fehmarn Belt och Rail Baltica/Via Baltica.

De fyra korridorerna är:

- Adriatic – Baltic som sträcker sig från Swinoujscie och Gdynia mot Katowice och vidare genom Tjeckien/Slovakien till de adriatiska hamnarna Trieste, Koper och Venedig. I Italien sträcker sig korridoren fram till Bologna och Ravenna.
- Scandinavian-Mediterranean sträcker sig från Oslo samt finsk-ryska gränsen via Helsingfors/Åbo/Stockholm genom Öresundsregionen och Danmark. I Tyskland är korridoren förgrenad via Hannover respektive Berlin och grenarna möts igen i Nürnberg. Korridoren fortsätter genom Brennerpasset till sydligaste Italien och Malta.
- Nort Sea – Baltic är en korridor med många förgreningar. Den startar i flera Nederländska hamnar och har en östlig sträckning fram till Warszawa där korridoren viker av norrut genom Baltikum till Helsingfors. I Baltikum finns avgreningar mot hamnarna i Klaipeda och Ventspils samt mot Vilnius. Från Warszawa och Vilnius finns två viktiga stråk för handeln med länderna öster om EU.
- Orient/East Med startar i nordvästra Tyskland och sammanfaller till stor del med andra korridorer i Tyskland. Från Hannover och Berlin knyter korridoren samman Tyskland med Tjeckien och vidare till Bulgarien och Grekland samt gränsövergången till Turkiet.

Fehmarn Belt-förbindelsen består av en kombinerad väg och järnvägstunnel mellan Rödby Havn och Puttgarden. I samband med utbyggnaden görs betydande investeringar i det danska infrastrukturnätet mellan Rödby och Köpenhamn. Motorvägen är ökad kapacitet och järnvägen rustas upp och byggs delvis om. Även i Tyskland sker förbättringar av landinfrastrukturen mellan Puttgarden och Lübeck. För godstransporter är det i synnerhet järnvägstransporterna som kommer att gynnas vilket troligen kommer att stärka sydvästra Skåne som logistiknod.

Rail Baltica/Via Baltica sträcker sig från Warszawa till Helsingfors. Betydande investeringar görs särskilt genom de Baltiska länderna där järnvägssystemet har rysk spårvidd. Rail Baltica är en ny järnväg som byggs för att uppfylla kriterierna i TEN-T med bland annat samma spårvidd som övriga EU. Den befintliga järnvägen i Baltikum som ingår i TEN-T är undantagna från de tekniska kraven som ställs. Detta innebär att dessa järnvägar även fortsättningsvis ingår i TEN-T stomnät, men betraktas som ett så kallat ”isolated network” (se figur 14). För nybyggnation, det vill säga Rail Baltica, gäller dock kriterierna i förordningen om TEN-T. Öster om Vilnius ligger Kena, en av de viktigaste gränspassagerna för järnvägstransporter till Vitryssland. Via denna passage kan järnvägstransporter ske sömlöst från Ryssland, Ukraina och Centralasien, till terminalen i Kaunas och till Klaipeda. Ytterligare en viktig gränspassage för järnvägstransporter österut är gränsövergången mellan Polen och Vitryssland, Terespol, och godsbangården i Malaszewicze.



TRANS EUROPEAN TRANSPORT NETWORK, TEN-T
CORE NETWORK CORRIDORS

- BALTIC-ADRIATIC JÄRNVÄG
- BALTIC-ADRIATIC VÄG
- NORTH SEA-BALTIC JÄRNVÄG
- NORTH SEA-BALTIC VÄG
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN JÄRNVÄG
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN VÄG
- ORIENT/EAST-MED JÄRNVÄG
- ORIENT/EAST-MED VÄG

TÄTORTSBEFOLKNING

- 1 000 000 INV.
- 100 000
- 10 000

KÄLLA: EUROPAKOMMISSIONEN

Figur 13 Stomnätskorridorer i södra Östersjöregionen (Källa: TenTec)

Enhetstransporter sker ofta genom ett system av noder där enheterna lastas om mellan trafikslag eller vid noder som utgör brytpunkter där omlastning sker från långväga transport till distribution. Klassificeringen av hamnar i TEN-T är baserade på volymuppgifter avseende godsmängd (ton) och antal passagerare i utrikes trafik. Klassificeringen av väg-järnvägsterminaler har antagligen skett ad-hoc eftersom det ofta saknas volymuppgifter.

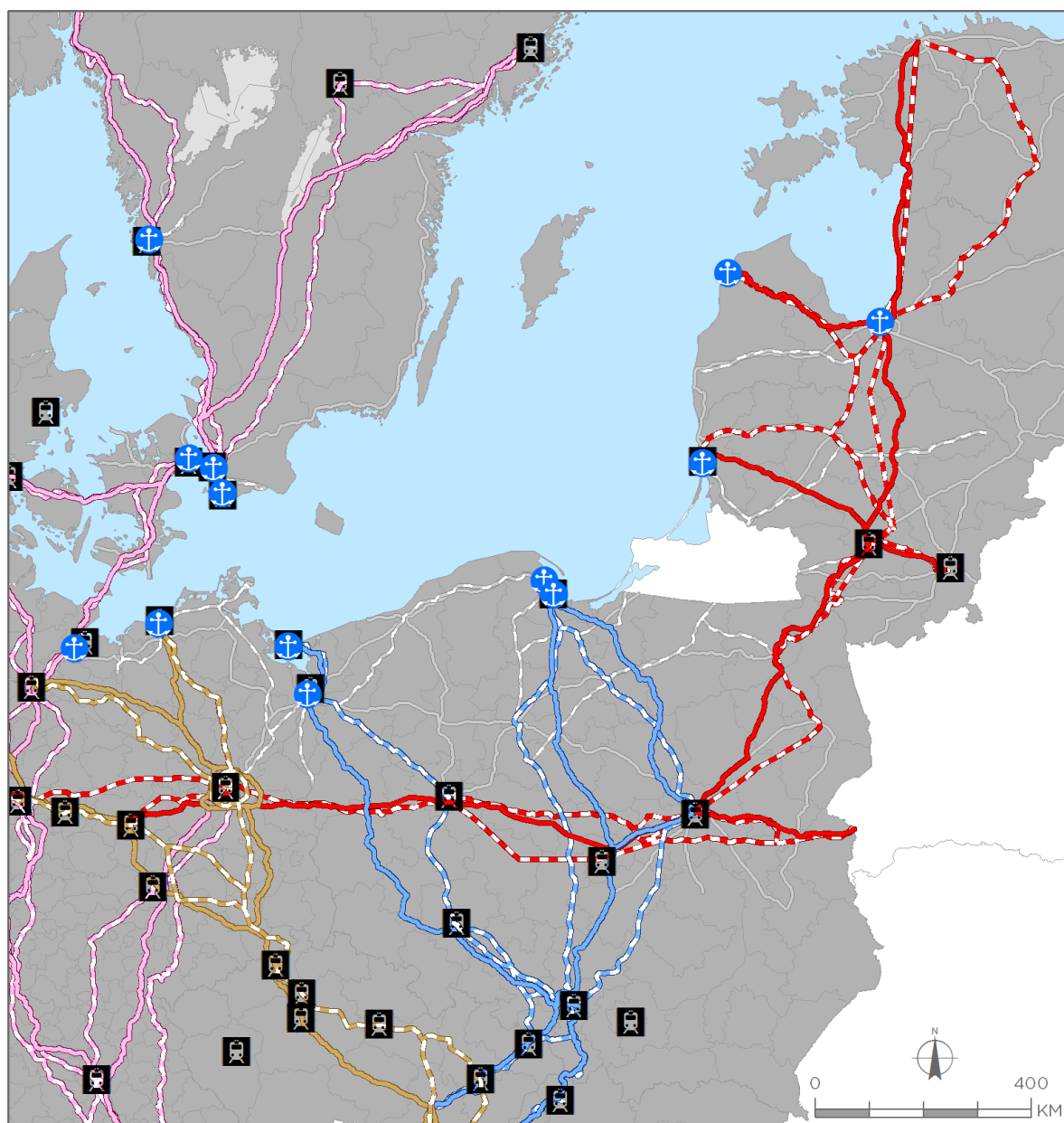
I Sverige ingår Årsta (Stockholm), Gullbergsvass (Göteborg) och Malmö kombiterminal i stomnätet. I Trelleborg och Malmö finns kombiterminaler inom respektive hamn. Gullbergsvass avvecklas till slutet av år 2017 och verksamheten koncentreras till kombiterminalen inom Göteborgs Hamn. I kategorin väg- järnvägsterminaler finns även järnvägsnoder där hanteringen vid godsbangårdar är mer betydelsefull än kombiterminalhantering. Hallsberg är en sådan terminal.

I Litauen finns kombiterminaler i Klaipeda Hamn, Kaunas och Vilnius. I Polen finns väg-järnvägsterminaler i hamnarna i Gdynia, Gdansk, Szczecin och Swinoujscie. Märkbart är den stora tätheten av terminaler i södra Polen vilket indikerar både omfattande produktion och konsumtion, samt logistiskt goda lägen i ett europeiskt perspektiv.

Stomnätskorridorerna utgör ett landbaserat korridorsystem som startar eller slutar i hamnar eller gränsövergångar till länder som inte är medlemmar i EU. Endast ett fåtal sjöfartslänkar ingår i korridorerna, till exempel Stockholm-Åbo och Helsingfors-Tallinn. Motorways of the Sea (MoS) består av närsjöfartens rutter, investeringar i hamnar, tillhörande maritim infrastruktur, utrustning och administrativa system.

Förbättring av anslutande infrastruktur (last-mile) i form av järnväg och inlandsjöfart är av största betydelse för att sjöfarten ska kunna utvecklas som en integrerad del i transportkedjor från start till mål. Effektivitet i hamnarna är av stor betydelse för att minska transportkostnader förbättra konkurrenskraft för unionens näringsliv.

.



Figur 14 Hamnar och väg-järnvägsterminaler tillhörande TEN-T stomnät (Källa: TenTec)

7.3 Brister i stomnätskorridorer år 2030

7.3.1 Järnväg och väg

Kraven i TEN-T utgör tekniska krav på infrastrukturen och tillhörande informationssystem. Både för väg och järnväg kan det finnas sträckor som där kapacitetsbrister finns trots att kraven i övrigt är uppfyllda. Järnvägen i Sverige är ett bra exempel som redan i dagsläget uppfyller större delen av de tekniska kraven i TEN-T men som har betydande kapacitetsbrister i relation till transportflödet.

I det pågående arbetet med att uppdatera arbetsplanerna för stomnätskorridorerna undersöks bland annat i vilken utsträckning kriterierna i förordningen om TEN-T är uppfyllda, eller kommer att bli uppfyllda till år 2030 enligt beslutade och finansierade åtgärder.

Figur 15 visar infrastrukturens förväntade status år 2030. De mest omfattande investeringarna, förutom Fehmarn belt-förbindelsen, kommer att göras inom korridoren North Sea – Baltic. I dagsläget uppfylls inte kriterierna för järnväg varken i de baltiska länderna eller i Polen, förutom en kortare sträcka nära polsk-tyska gränsen.

Vid år 2030 förväntas att enbart kortare järnvägssträckor inte uppfyller kriterierna. Från Kaunas till Tallinn byggs ny järnväg med europeisk spårbredd. Befintliga järnvägar i Baltikum som ingår i korridoren har undantag från kravet på spårbredd och utgör därmed ett separat system sammanhängande med det ryska järnvägsnätet.

Mellan Warszawa och Poznań förgfrenar sig järnvägen i två separata sträckor. Den norra sträckan förväntas uppfylla kriterierna till år 2030. Den södra sträckan, via Łódź, förväntas dock inte uppfylla kriteriet med hastigheten 100 km/timme. Järnvägen mellan Świnoujście och Szczecin uppfyller inte kriteriet med minst 22,5 tons axellast. Denna brist är betydande för transporter till och från Sverige eftersom järnvägsvaror som passerar denna sträcka inte kan lastas fullt.

De stomnätshamnar som är direkt kopplade till Blekinge via RoRo-förbindelser är Gdynia och Klaipėda. I Gdynia hamn krävs åtgärder för att förbättra standarden på järnvägsanslutningar avseende elektrifiering, axellast, hastighet och tåglängd.



COMPLIANCE BY 2030

- Isolated network (non-standard gauge)
- Compliant
- - - Works on-going, compliance expected
- Works still to be started, compliance expected
- - - Works foreseen but delayed, compliance doubted
- Works not yet planned/agreed for completion

REASONS FOR NON-COMPLIANCE

- E No electrification
- L Line speed < 100 km/h
- A Axle load < 22,5 tonnes
- ⚠ Potential bottleneck/missing link

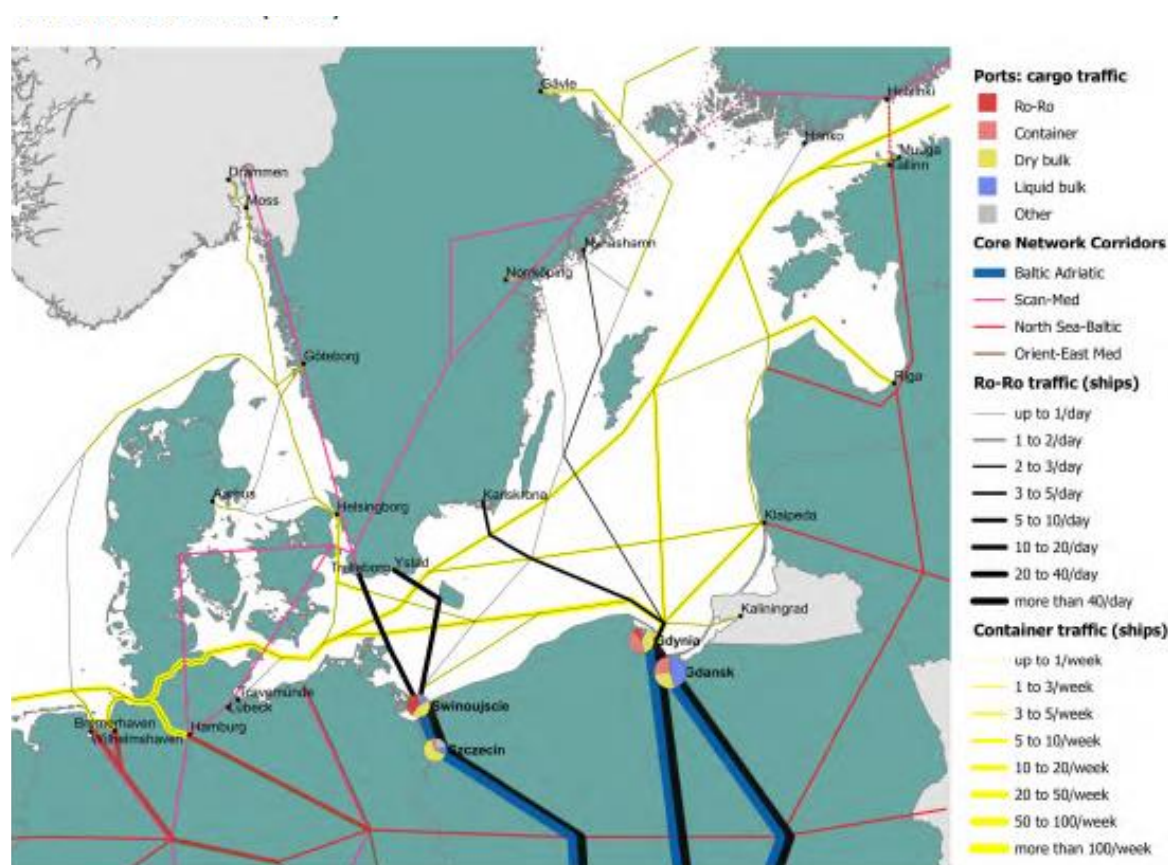
Figur 15 Stomnätens (järnväg) uppfyllande av kriterier i TEN-T år 2030.
(Källor: arbetsplaner för respektive korridor daterade december 2016)

7.4 Motorways of the Sea

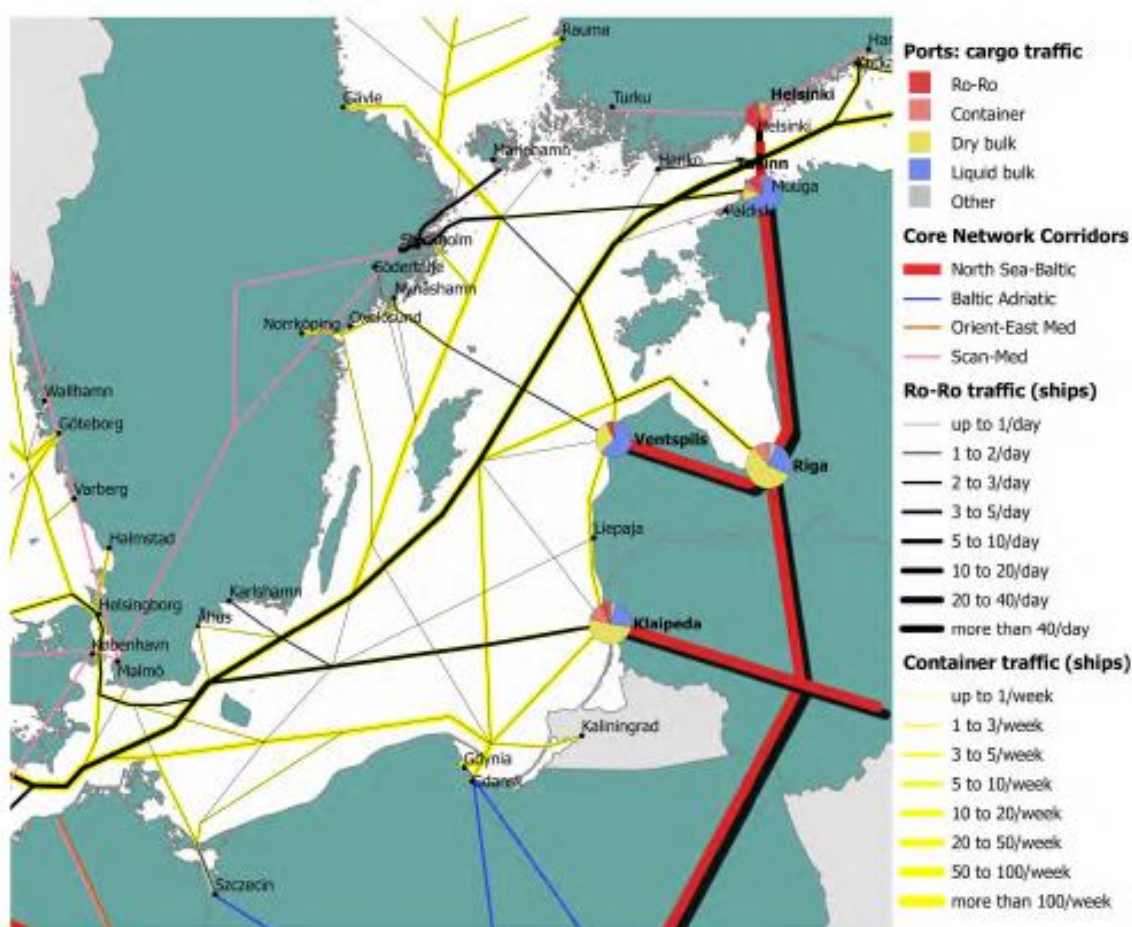
Med utgångspunkt i systemet av korridorer är det främst färje/RoRo-trafik som är av intresse eftersom dessa ofta fungerar som ”flytande broar”. Bulktransporter sker sällan i ett system med flera noder. Containertransporter inom EU kan snarast beskrivas som distribution från de stora containerhamnarna vid Nordsjön till så kallade feeder-hamnar i Östersjön, där landtransporterna till slutkund snarast är att beskriva som ”last-mile” eller ”second last-mile”

Östersjöregionen har ett tätt och frekvent nät av sjöfartsrutter. För att tydliggöra hur dessa är kopplade till stomnätsskorridorerna har arbetsplanen för MoS illustrerat hur sjöfarten är kopplade till respektive korridor. I följande två figurer redovisas sjöfartsrutter kopplade till korridorerna North Sea Baltic och Baltic – Adriatic. Både Karlskrona och Karlshamn är synliggjorda trots att de inte utgör stomnätshamnar.

I figurerna nedan visas bland annat sjöfartsrutter för RoRo-trafik (svart) och containertrafik (gult). Bandbredden motsvarar antal transporterade ton.



Figur 16 Sjöfartslänkar för RoRo och container kopplade till korridoren Baltic – Adriatic..
(Källa: Work-plan: Motorways of the Sea.)



Figur 17 Sjöfartslänkar för RoRo och container kopplade till korridoren North Sea – Baltic.
(Källa: Work-plan: Motorways of the Sea.)

7.5 Transportflöden

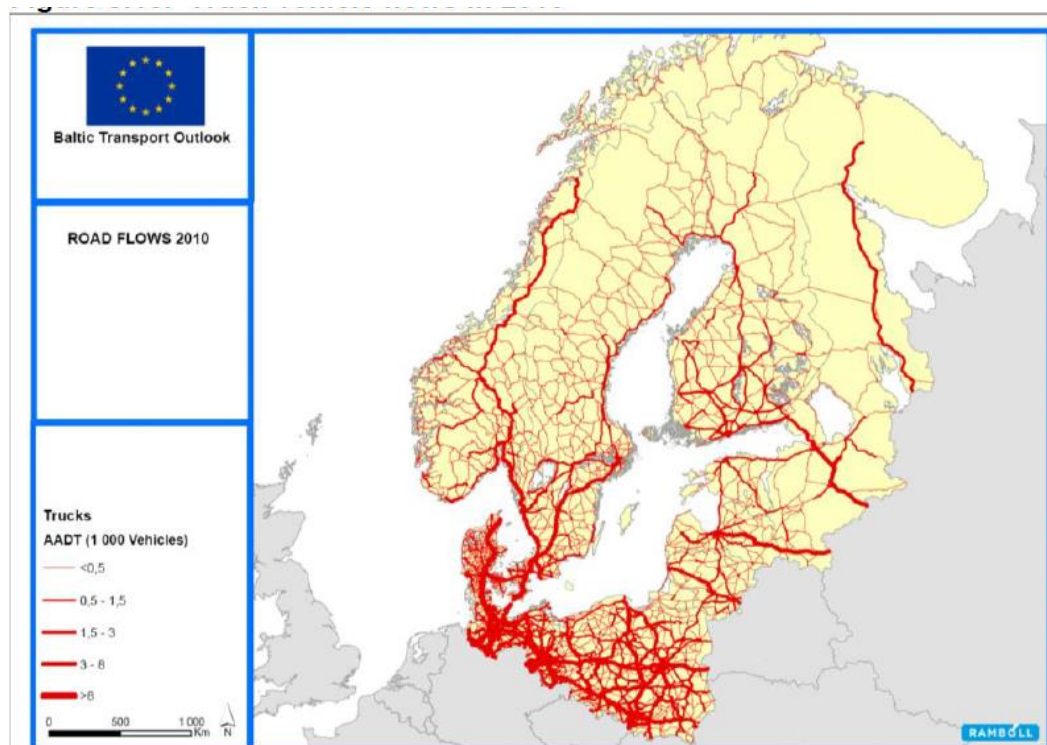
I Baltic Transport Outlook 2030 analyserades transportflöden i Östersjöregionen. Nedanstående två kartor visar antal ton som transporterades på järnväg respektive väg år 2010. Av kartan över gods på järnväg framträder tydliga mönster med ett nord-sydligt järnvägsstråk genom Sverige med riktning mot norra Tyskland samt två östliga stråk som är kopplade till hamnarna i Finska viken respektive hamnarna i Lettland och Litauen. Huvudstråket genom södra Polen är riktat mot nordvästra Tyskland. Flödet från Gdynia/Gdansk är synliga fram till Lodz och strax söder om Warszawa.

På vägnätet framträder två tydliga flöden genom Sverige och Norge med riktning mot Hamburg samt tre östliga stråk via S:t Petersburg samt till Riga/Ventspils och genom Litauen till Klaipeda. I Polen och Tyskland är trafikintensiteten så omfattande att det inte går att urskilja tydliga stråk. Det går dock att ana de östvästliga stråken mot Tyskland samt de nord-sydliga stråken som är kopplade till de polska hamnarna.

Huvudstråken från Sverige i östlig och sydöstlig riktning sker från Stockholm/Nynäshamn till Estland/Lettland, från Karlshamn till Litauen via Klaipeda, från Karlskrona till Polen via Gdynia och från de skånska hamnarna till Swinoujscie. Konkurrensen mellan dessa rutter är begränsade på grund av omland och möjligheter till landtransporter. Karlskrona har ett utmärkt läge för transporter till och från Gdynia/Gdansk, som har omfattande logistikverksamhet, och vidare till södra Polen och sydöstra Europa. Konkurrens med färjerutter via de skånska hamnarna blir märkbar från södra Polen. Konkurrensen tilltar med avståndet från hamnarna i Östersjön eftersom antalet alternativa och jämförbara rutter ökar.



Figur 18 Godstransportflöden (ton) på järnväg år 2014 (Källa: Baltic Transport outlook 2030).



Figur 19 Godstransportflöden (ton) på väg år 2014 (Källa: Baltic Transport outlook 2030).

8. Södra östersjön

8.1 TEN-T, stomnät och övergripande nät

Enligt förordningen om TEN-T ska hela stomnätet vara färdigställt till år 2030 och det övergripande nätet till år 2050. I figur 20 visas de objekt i TEN-T som avser vägar, järnvägar och hamnar. I södra Sverige ingår hamnarna i Malmö, Trelleborg och Göteborg i stomnätet. Hamnarna i Oskarshamn, Karlskrona, Karlshamn, Ystad, Helsingborg, Halmstad och Varberg ingår i det övergripande nätet.

Övriga hamnar i sydöstra Sverige som inte ingår i TEN-T är Kalmar, Åhus och Sölvesborg. Kalmar hanterar bulk medan Åhus, som är en bulk- och containerhamn, är starkt kopplad till Pernod's produktionsanläggning. Sölvesborg hanterar bulk, bland annat metallprodukter som transporteras till Olofström.

I landinfrastrukturen ingår E6 och E4 samt väg 40 mellan Jönköping och Göteborg i stomnätet medan E22 tillhör det övergripande nätet. Kartan över TEN-T signalerar därför att huvudstråken från hamnarna i Blekinge utgörs av vägtransporter mot Malmö och Norrköping samt vidare mot östra Mälardalen.

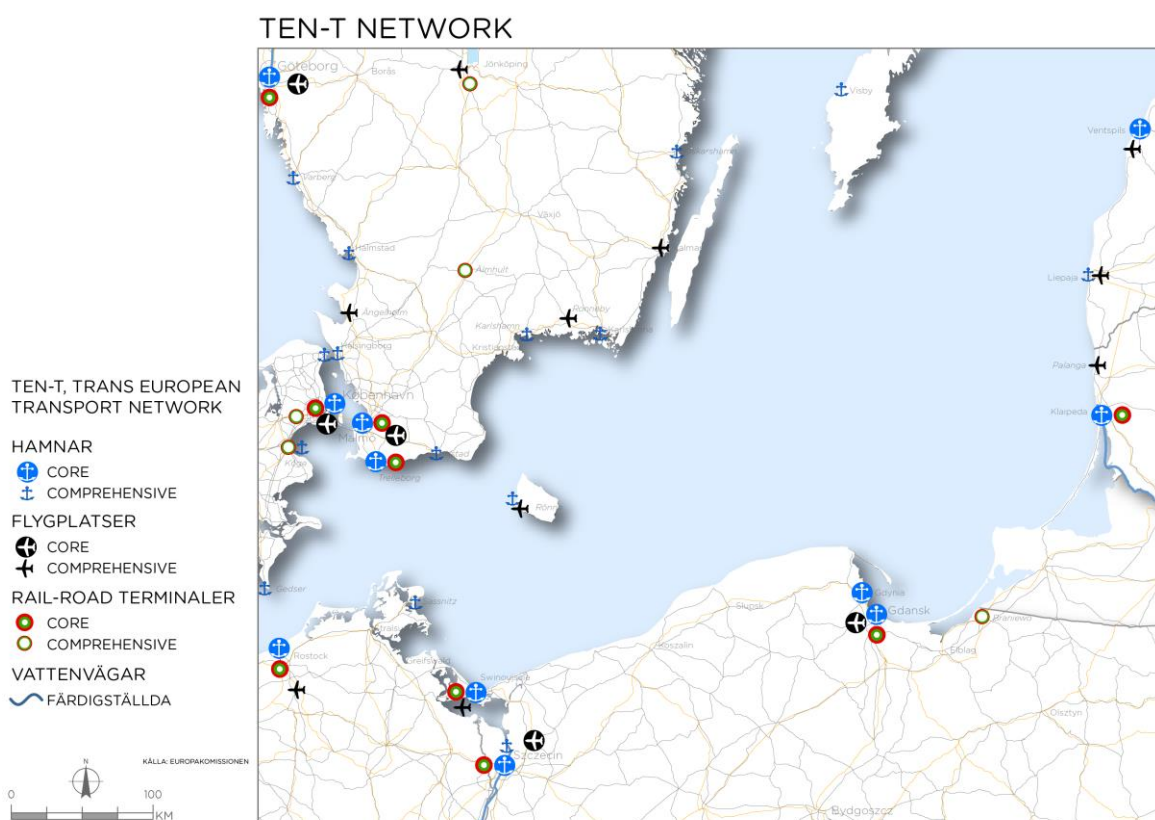
För lastbilstrafiken med färjorna Karlskrona är transporter till/från Torsvik (Jönköping) den mest betydelsefulla relationen. För transporter via Karlshamn framträder båda relationerna mot Göteborg och Torsvik. Transportstråket mot Jönköping inkluderar vägarna 27 respektive 29 från Blekinge till Växjö och vidare väg 30 till Jönköping men ingår inte i TEN-T. Detta fall kan beskrivas som en inkonsekvens där TEN-T inte återspeglar relevanta och gränsöverskridande transportstråk för gods fullt ut. Inte heller flödesstråk Blekinge-Göteborg återspeglas i TEN-T.

För transporter av enhetsberett gods, det vill säga gods i lastbilar och containers, är hamnarna sällan målpunkter. Slutkunderna finns oftast i konsumtions- och produktionsområden där terminaler i inlandet ofta är sista noden i transportkedjan. Kombiterminaler, det vill säga där enheterna lyfts mellan väg och järnväg är viktiga komponenter. Kombiterminaler i hamnar möjliggör användning av det trafikslag som utgör det mest effektiva, beroende av vilken transport som avses.

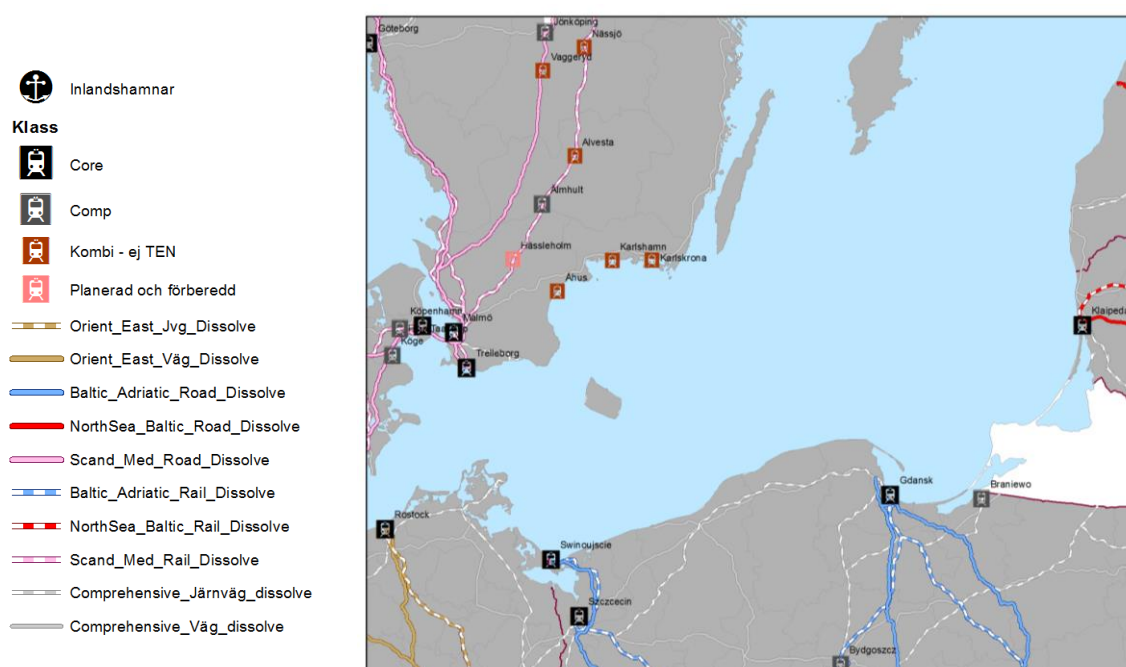
I figur 21 visas de terminaler som ingår i TEN-T samt övriga befintliga eller planerade kombiterminaler i Sverige. Utöver stomnätsterminalerna i Göteborg, Malmö och i Trelleborgs Hamn ingår Älmhult och Jönköping i det övergripande nätet.

Jönköping med omnejd är ett av Sveriges viktigaste terminalområden. Torsvik i Jönköping har omfattande lager och logistikverksamhet. Kombiterminal finns men vägtransporter dominerar. Nässjö har utvecklats kraftigt som kombiterminal. Vaggeryd är torrhamn till Göteborg. En kombiterminal finns även i Alvesta och i Hässleholm är en markyta förberedd. I Nordvästra Skåne diskuteras en inlandsterminal vid Åstorp/Bjuv men inga beslut är ännu fattade. Kombiterminalen i Åhus är kopplat till en produktionsanläggning och ingår inte i något system. Utmed Västkusten finns ytterligare kombiterminaler till exempel Helsingborg och Halmstad.

I hamnarna i både Karlshamn och Karlskrona finns kombiterminaler. Terminalerna i Karlskrona öppnade år 2013 och i Karlshamn öppnade år 2017. I Karlskrona finns för närvarande ingen kombiverksamhet. Motsvarande funktion finns i Karlshamn som också har en industriell verksamhet i hamnområdet och dess närhet. I Karlshamn hanteras även vagnslast.

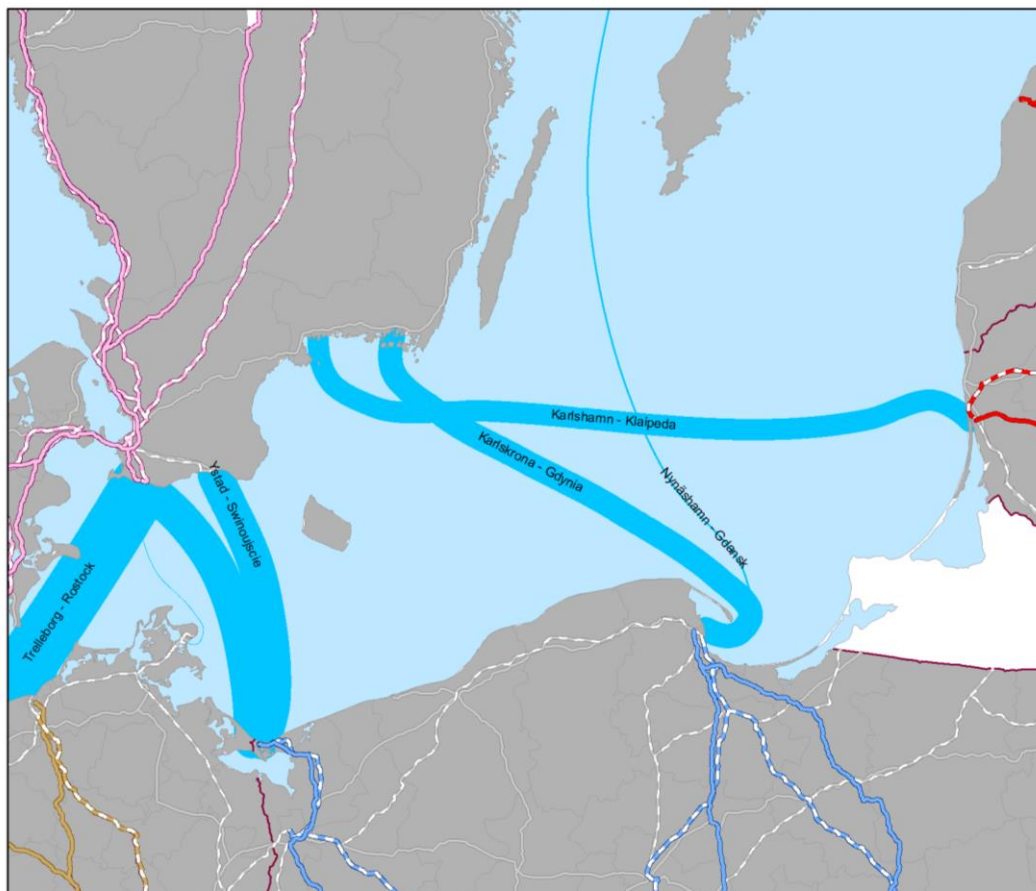


Figur 20 Hamnar, flygplatser och kombiterminaler i geografien, tillhörande TEN-T stomnät respektive övergripande nät (källa: TenTec)



Figur 21 Väg-järnvägsnoder i TEN-T samt urval av kombiterminaler som inte ingår i TEN-T. Hässleholm har tagits med trots att det ännu inte finns någon kombiterminal eftersom markyta och anslutningar är förberedda (Källa: TenTec, Systemanalys för Sydsverige).

Bulktransporter handlar ofta om ut- eller införsel. Exempelvis är Ventspils en utförselhamn för rysk olja medan hälften av omsättningen i Göteborg främst handlar om import av olja/råolja till raffinaderier för vidare distribution i Sverige. I Karlshamn finns ett av Sveriges reservkraftverk som drivs med fossila bränslen. Lagerutrymmen används också för transitering av rysk olja.



Figur 23 Transporterad godsmängd (ton) 2015 för de markerade färjelinjerna. (Källa: SCB).

Statistik har valts att jämföras i ovanstående karta för färjelinjerna:

- Karlshamn-Klaipeda
- Karlskrona-Gdynia
- Nynäshamn-Gdansk
- Ystad-Swinoujscie
- Trelleborg-Swinoujscie
- Trelleborg-Sassnitz
- Trelleborg-Rostock

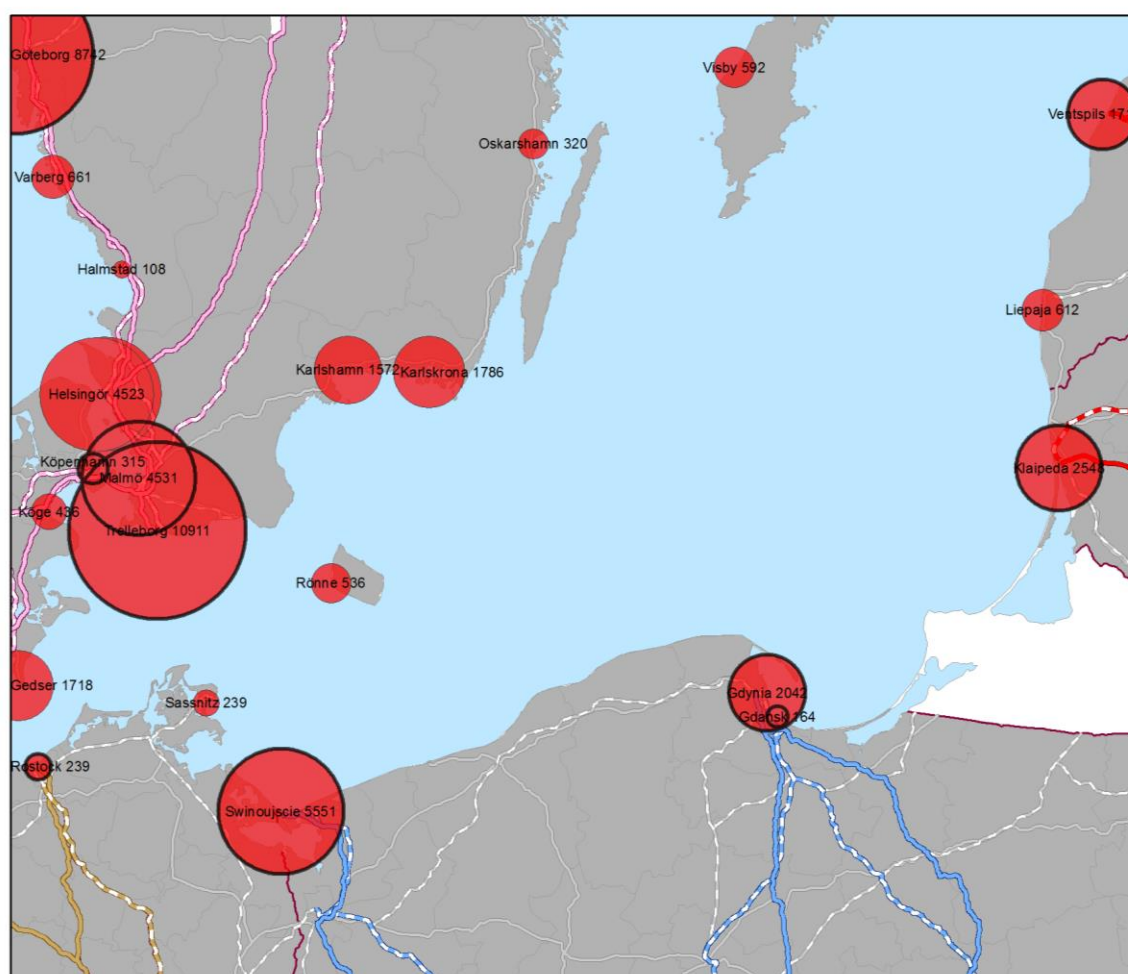
Dessa bedöms till del vara konkurrerande och intressanta att jämföra. Statistik och jämförelser har också gjorts för:

- Trelleborg-Travemünde
- Malmö-Travemünde
- Gedser-Rostock
- Helsingborg-Helsingör

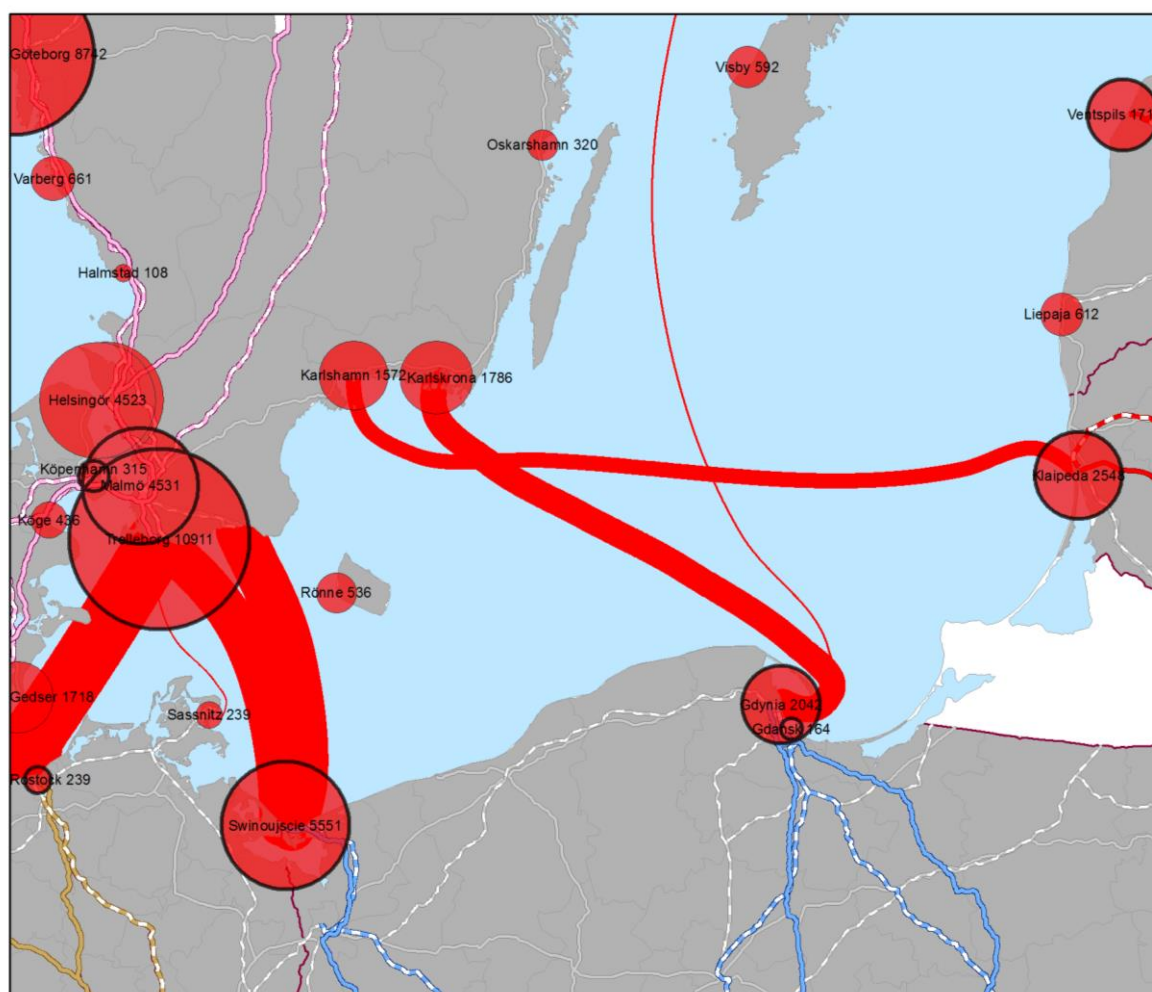
8.2.2 Lastbilar i hamnar och på färjelinjer

Hamnstrukturen (mätt i antal ton) ser betydligt annorlunda ut för transporter av rullande enheter. Den sammanlagda volymen av rullande enheter med färjetrafiken till Karlshamn och Karlskrona, gör dem sammanlagt till en av de större noderna i Södra östersjön. Gruppen av hamnar på den svenska sidan av Öresund är helt dominerande med Trelleborg som största färjehamn. Dessa hamnars förbindelser mot Danmark och Tyskland, samt via Tyskland till västra Europa utgör de traditionella kontinentala förbindelserna som utvecklats i takt med handeln med västra Europa.

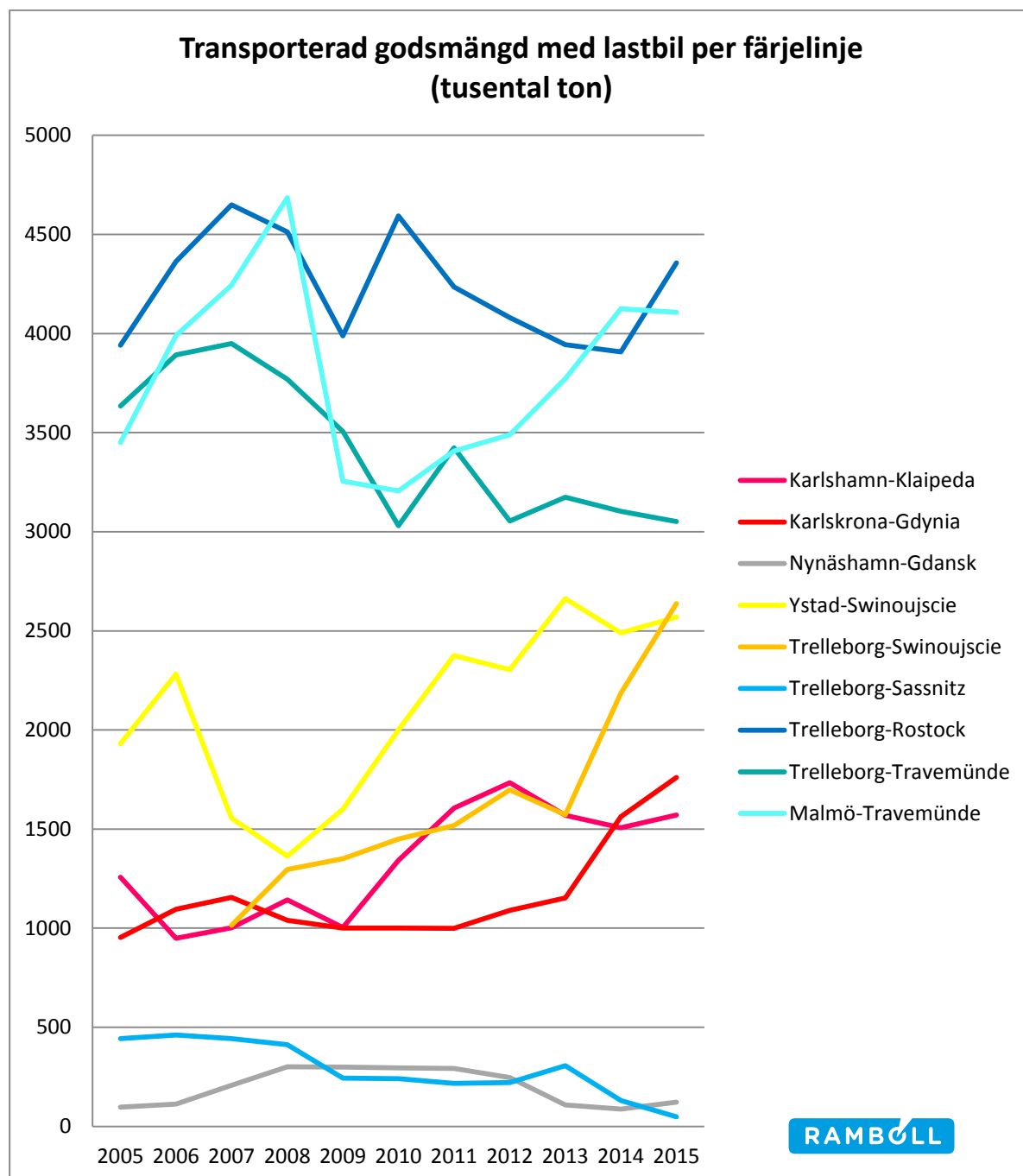
Trelleborg är den största av de studerade hamnarna, vad gäller hanterad mängd trailers/lastbilar/Ro-Ro, följt av Göteborg och Rostock. Finanskrisen 2008 och dess följder för handeln syns tydligt i figurerna 26. Utvecklingstakten för färjelinjerna mot Polen och de forna öststaterna är starkare än mot väst.



Figur 24 Totalt hanterat mängd lastbilar/rullande gods i hamnarna 2015, mätt i ton. Fet ring=core-hamn (Källa: Sveriges Hamnar och TenTec).



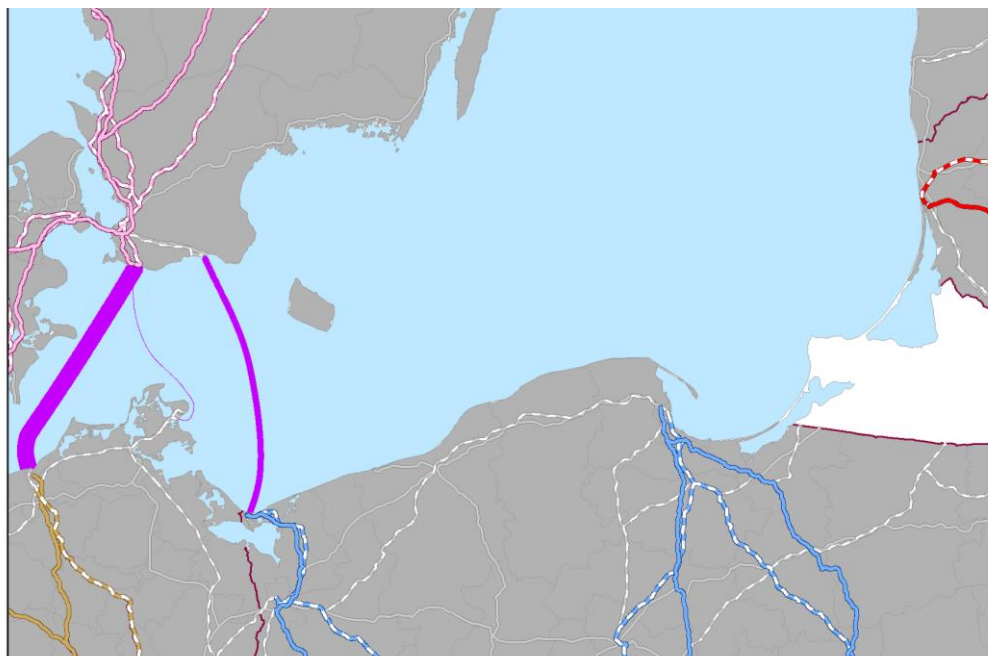
Figur 25 Totalt hanterat mängd lastbilar/rullande gods i hamnarna 2015, mätt i ton, samt total mängd transporterat rullande gods, mätt i ton, för de utvalda färjerutterna. Fet ring=core-hamn. (Källa: Sveriges Hamnar, SCB och TenTec).



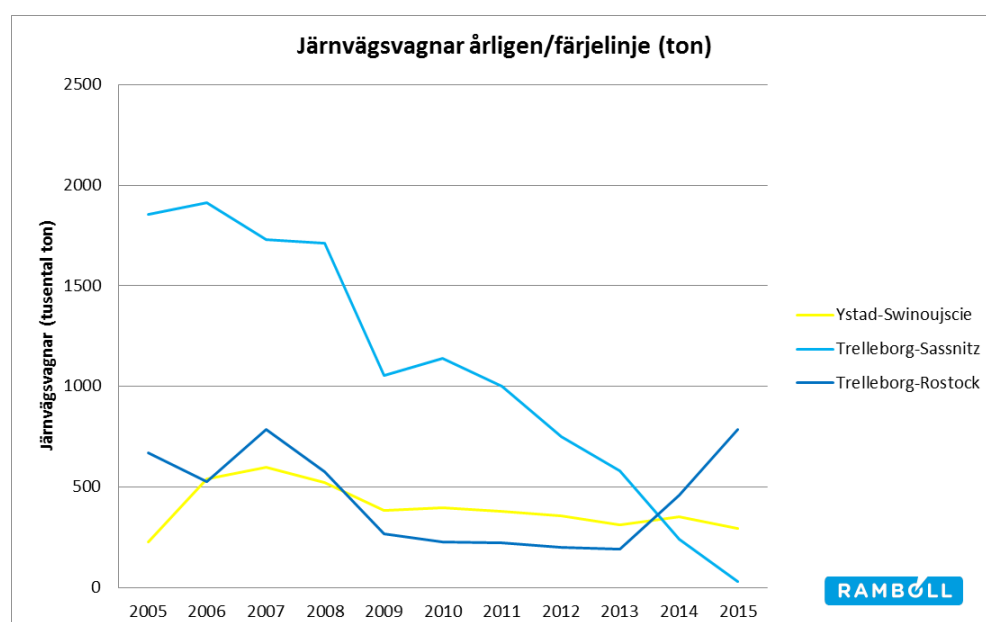
Figur 26 Transporterad godsmängd i trailer, lastfordon och släp per färjelinjerna 2005 - 2015.
(Källa: SCB).

8.2.3 Transporterat järnvägsgods

Gods på järnväg transporteras från södra Sverige primärt via Öresundsbron via Jylland mot Tyskland. Öresundsbron har förändrat hur järnvägsgods transporteras och via färjorna är det numera en mindre mängd gods som färjas i järnvägsvagnar, samt totalt sett avtagande volym. Rederierna övervägar att inte utrusta nya fartyg för järnvägsvagnar. Det finns inga indikationer på att färjor som kan hantera järnvägsvagnar mellan Sverige och kontinenten kommer att finnas kvar. Allt gods som transporter på järnväg till hamnarna kommer därför att behöva lastas om, där landtransporten utgörs av kombitrafik eller containertrafik.. Intervju med Stena Line styrker detta.



Figur 27 Transporterad mängd järnvägsgods 2015 för de studerade färjelinjerna (Källa: SCB).

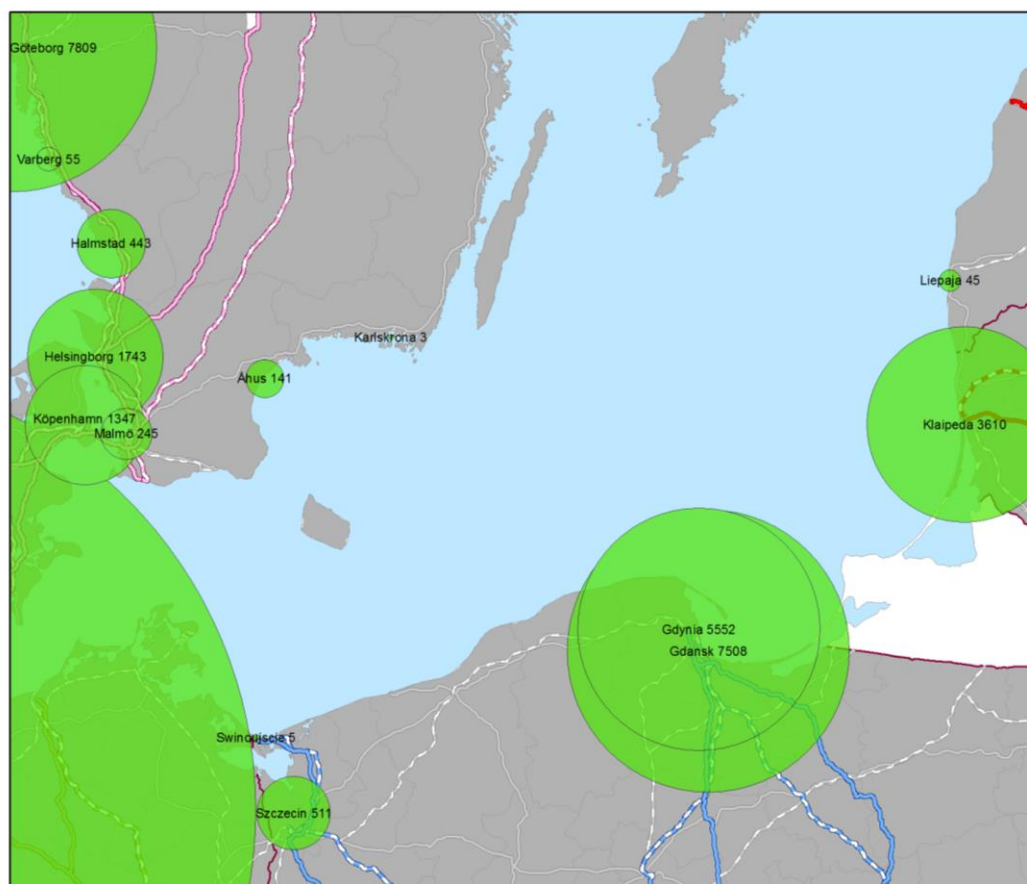


Figur 28 Transporterad mängd järnvägsgods för de studerade färjelinjerna 2005-2015 (Källa: SCB).

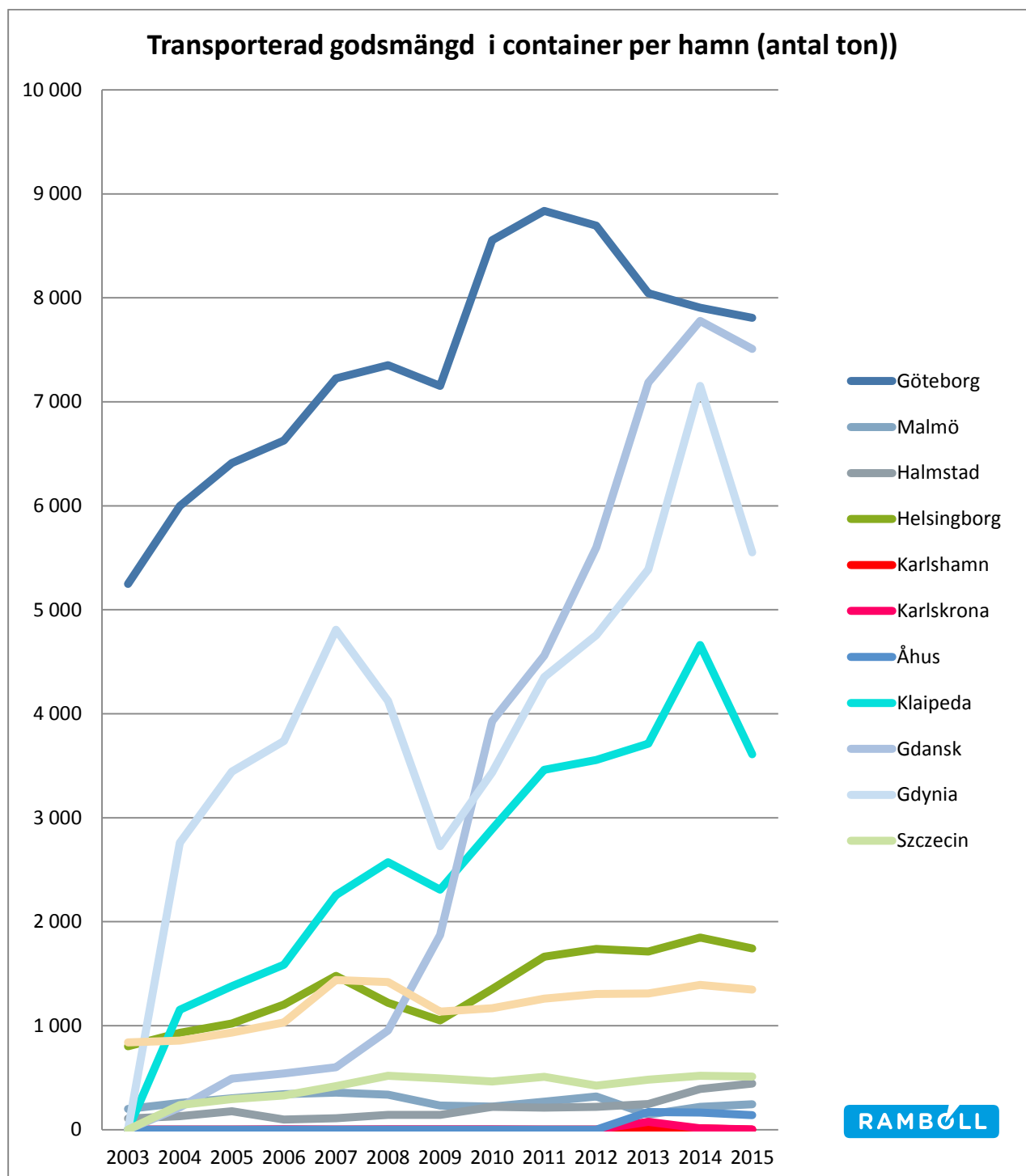
8.2.4 Containertransporter

Globalt hanteras mer och mer gods enhetsberett i containers. Containeriseringen är en fortsatt stark trend. Stora container-hamnar i geografien är Hamburg (utanför bild nedan, men storleken kan skönjas), Göteborg, Gdynia/Gdansk och Klaipeda. I Skåne är Helsingborg en stor containerhamn, medan hamnarna i Blekinge inte har någon funktion för containertrafiken.

Gdansk och Gdynia är var och en snart större än Göteborg och har haft en mycket kraftig utveckling som containerhamnar under 2000-talet.



Figur 29 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd. Tusental ton 2015. (Källa: Sveriges Hamnar).



Figur 30 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd. Tusental ton 2003 - 2015. (Källa: SCB).

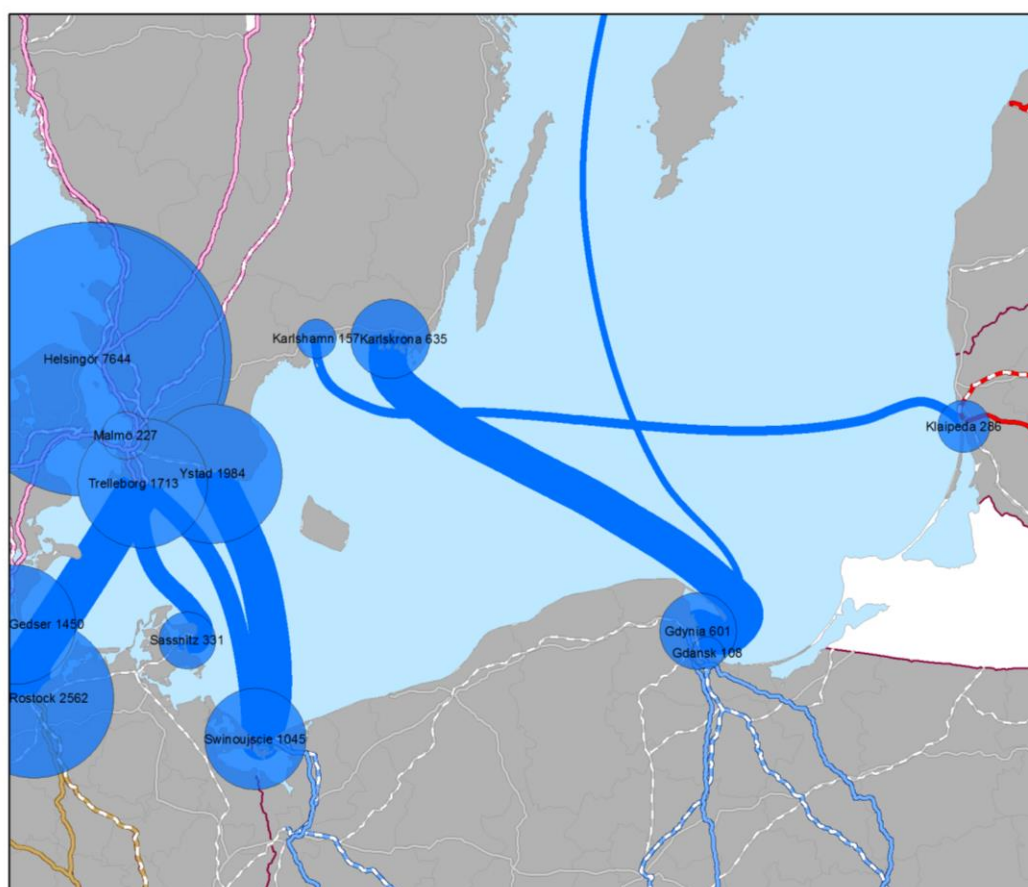
8.3 Passagerareflöden

Hamnarna i geografien har som framgår av sammanställning och kartor för de olika godstyperna mycket olika inriktningar; allt från bulkhamnar till RoRo-hamnar. Vissa hamnar hanterar stora mängder personresenärer. Uppgifter om antal passagerare för perioden 2003 – 2015 har sammanställts för Gedser, Helsingør, Rostock, Sassnitz, Klaipeda, Gdansk, Gdynia, Swinoujscie, Helsingborg, Karlshamn, Karlskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad.

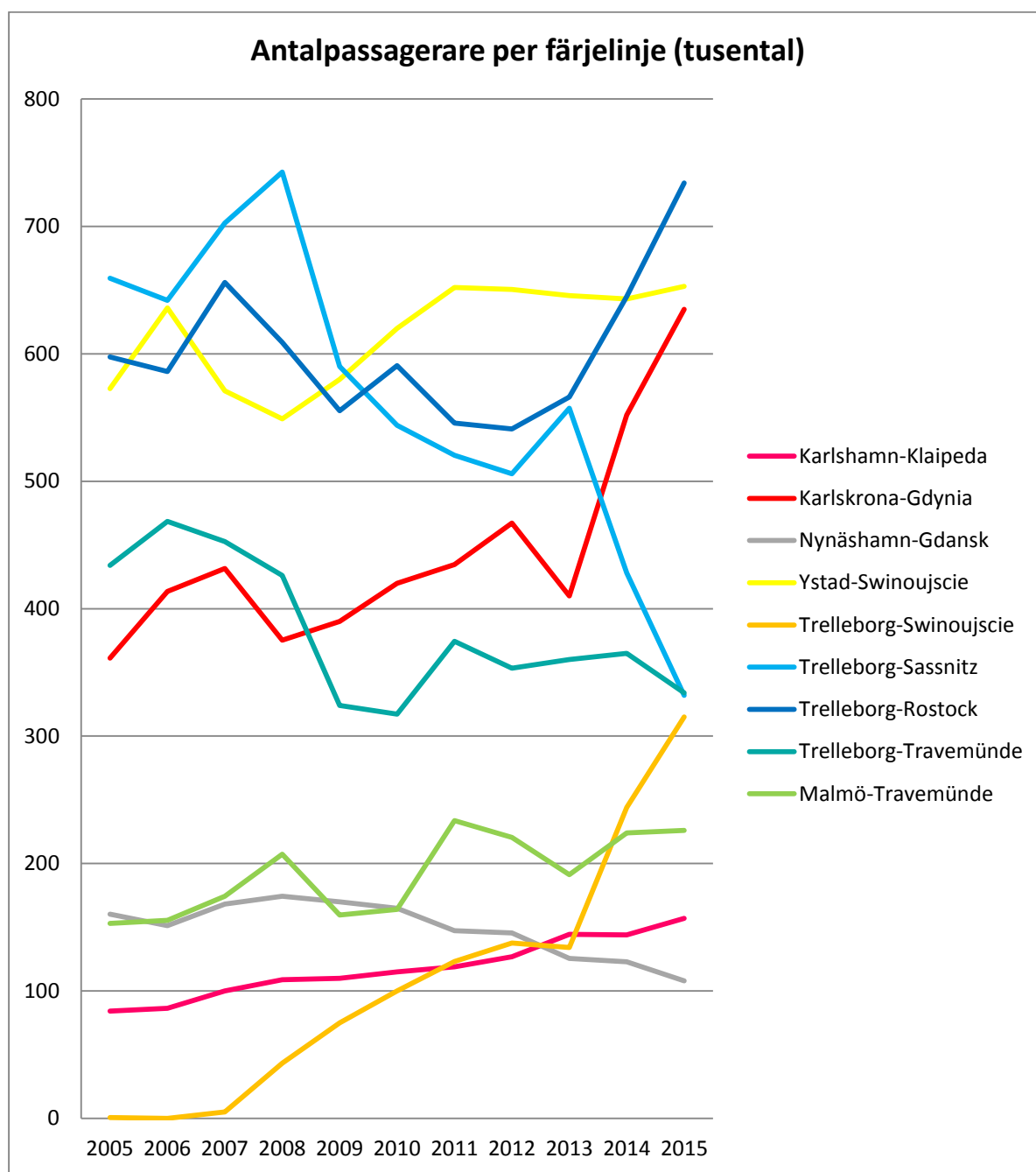
Rutten Helsingborg-Helsingør är i detta sammanhang speciell med sitt korta avstånd och korttidsresande – och inte minst omfattning på resande. Resandet mellan hamnarna på den skånska sydkusten och Tyskland och Polen är stort och har varit det sedan länge. Öppnandet av Öresundsförbindelsen år 2000 har på inget sätt uttraderat personresorna på dessa rutten. De östliga destinationerna ökar medan de äldre västliga har stabiliserats. Omfördelning verkar ske mellan vissa rutten. Trelleborg-Travemünde verkar tappa till förmån för Malmö-Travemünde och Trelleborg-Sassnitz tappar till både Trelleborg-Swinoujscie och Trelleborg-Rostock.

Passagerarflöden till/från Rönne redovisas inte på nedanstående karta. Denna trafik har Bornholm som start eller mål och utgör inte någon alternativ rutt för resor mellan Sverige och kontinenten.

Rutten från Blekingehamnarna har haft en stark utveckling och färjelinjen Karlskrona-Gdynia är nästan den största passagerare-linjen över Södra östersjön.



Figur 31 Antal passagerare för studerade hamnar i Södra östersjön (tusental årligen). Antal passagerare för ett urval av färjelinjer (linjebredd anger antal) (Källa: Sveriges Hamnar och SCB).



Figur 32 Antal passagerare årligen för studerade färjelinjer (i tusental 2005-2015). (Källa: SCB).

8.4 Trend för transportflöden

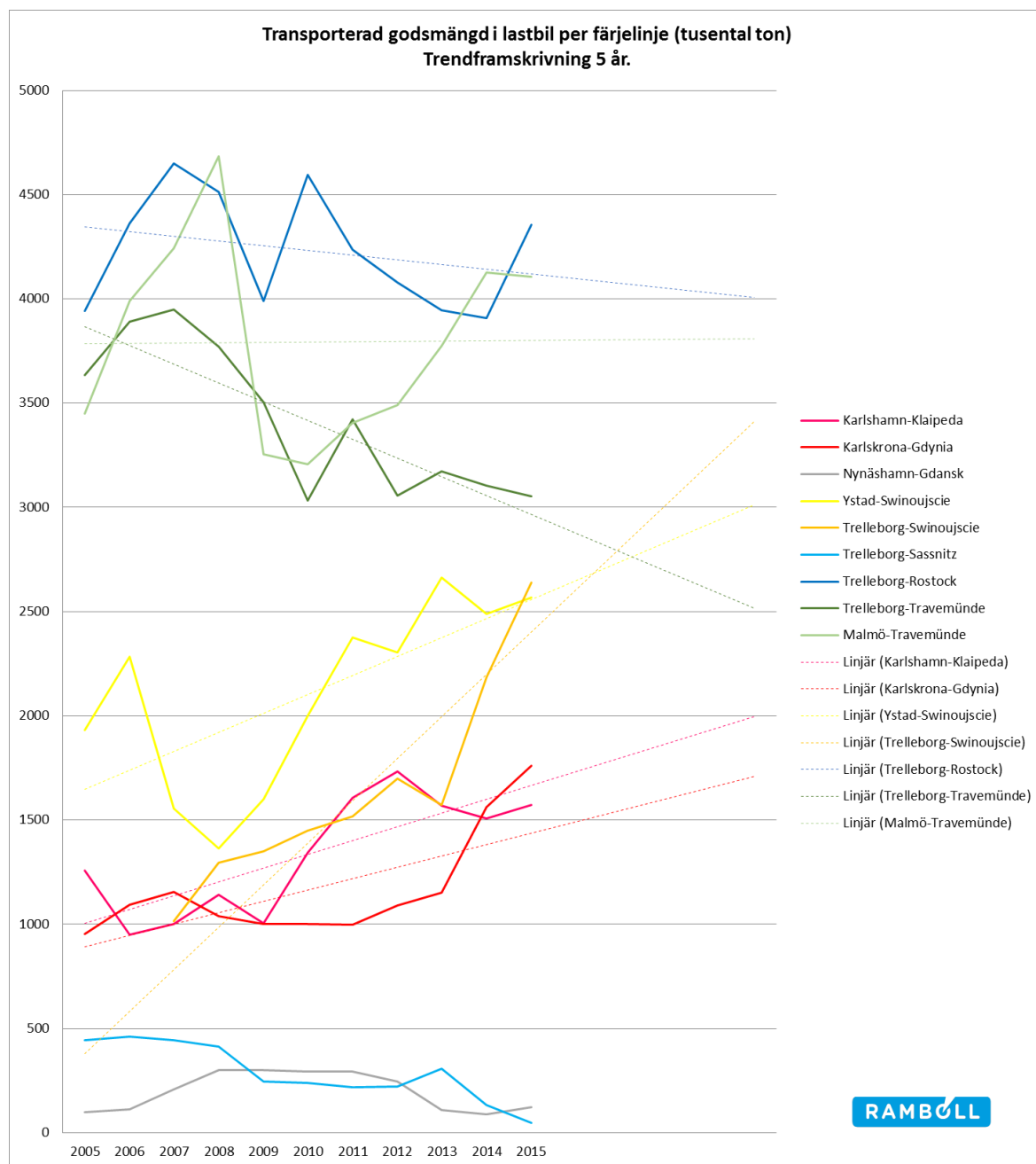
En enkel trendframskrivning har gjorts av tidseriedata för lastbilar per hamn, lastbilar per färjelinje, hanterade containers per hamn, passagerare per hamn samt passagerare per färjelinje. Färjestatistiken finns för perioden 2005 till 2015 och hamnstatistiken för perioden 2003 till 2015. Den linjära trenden för respektive data har extrapolerats 5 år och trendframskrivningen ger en fingervisning om den långsiktiga trenden. För att få en mer korrekt, djupare och mer långsiktig analys bör handelsmönster och ekonomisk utveckling vägas in och tex transportmodeller användas. I detta sammanhang är också respektive hamns, terminals och fartygs egenskaper också utslagsgivande för funktionen för respektive rutt och dess konkurrenskraft.

Trelleborg är den största RoRo-hamnen i Sverige och av de hamnar som studerats. Volymerna av hanterade lastbilar är stabila och möjligen, enligt trendframskrivningen för det data som använts i denna studie, svagt avtagande. Swinoujscie utvecklas starkt. Lastbilstrafiken på Blekingehamnarna utvecklas stabilt.

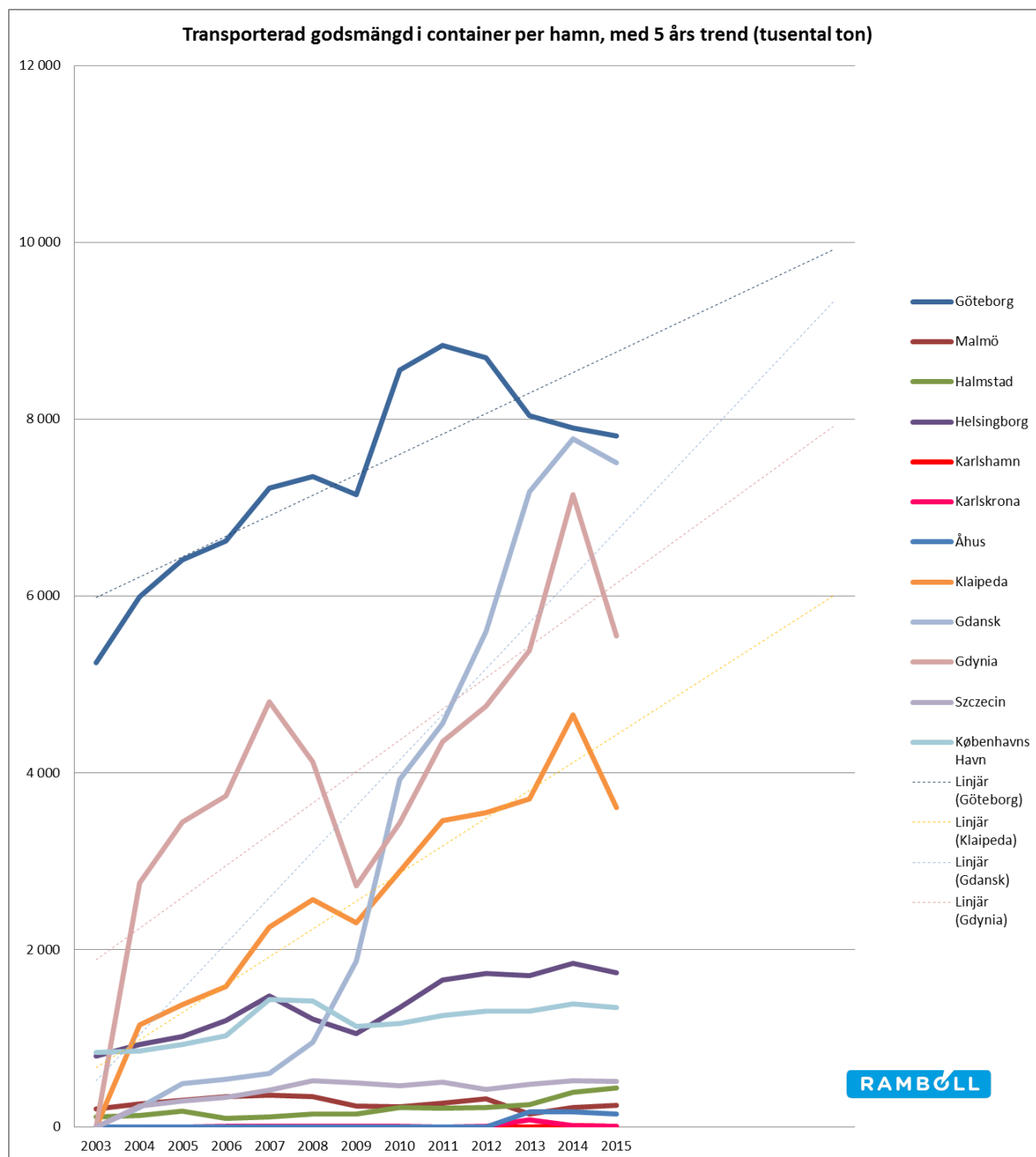
Vad gäller persontransporter så är Blekingehamnarna små jämfört med Rostock, Trelleborg och Ystad, men resandet på färjelinjerna Karlshamn-Klaipeda och Karlskrona-Gdynia utvecklas kraftigt. Karlskrona-Gdynia kan inom några få år vara den största passagerarlinjen i Södra Östersjön. Detta för en linje som är relativt lång.

Containertransporter är inte i primärt fokus för denna studie då det inte är en stor fråga för Blekinge, men värt att notera är den starka utvecklingen av containerhantering i Gdansk, Gdynia och Klaipeda. Blekinge har färjetrafik till betydande hamnar, som utvecklas starkt inom flera funktioner.

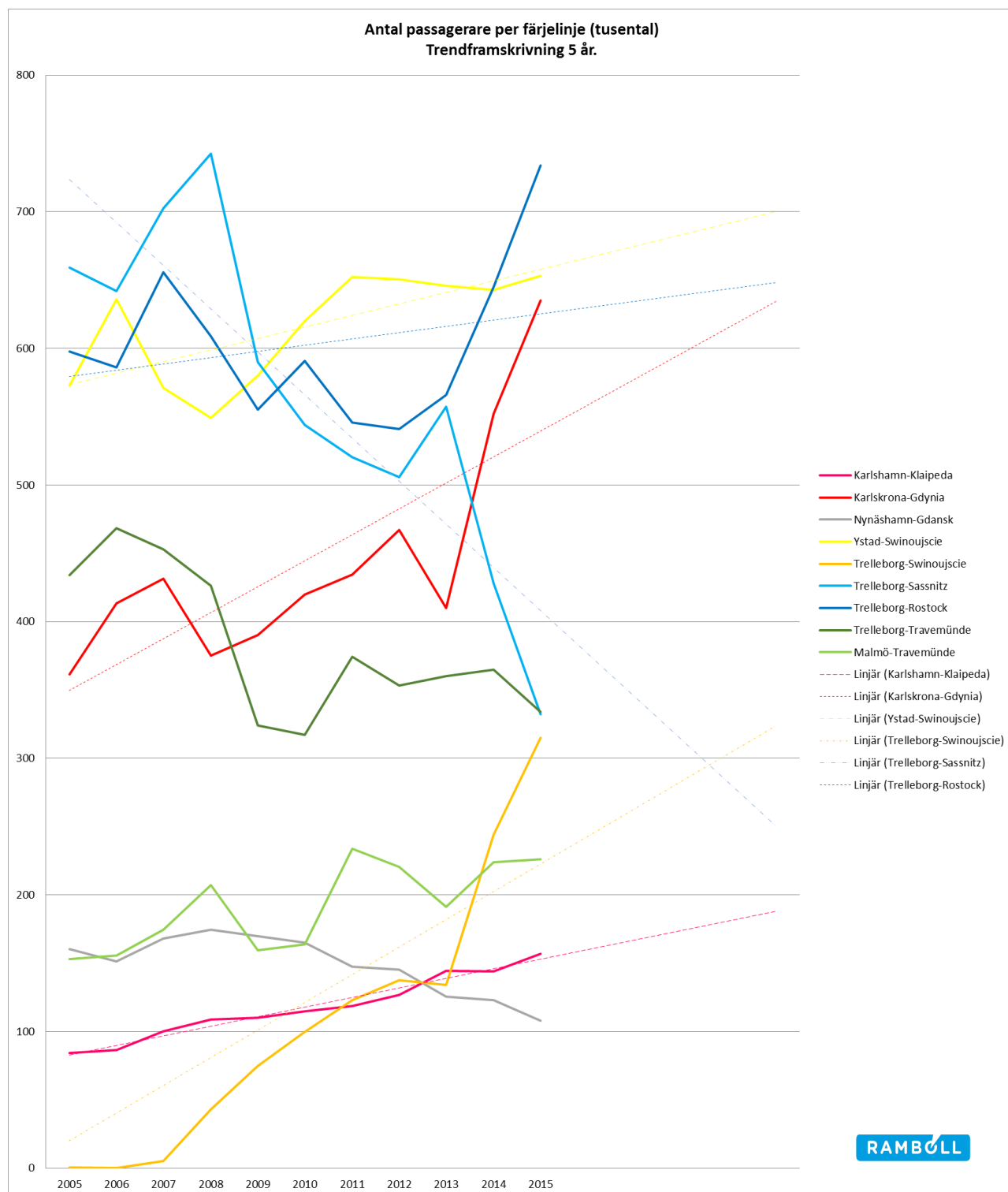
I figur 33 – 34 illustreras utvecklingen av transporterad godsmängd, samt trendframskrivning, för trailer, lastfordon och släp samt containers. Passagerarutveckling och trendframskrivning illustreras i figur 35.



Figur 33 Transporterad mängd trailers/lastbilar/rullande gods för de olika färjelinjerna 2005 – 2015, med linjär trendframskrivning för (ovanifrån) Trelleborg-Rostock, Malmö-Travemünde, Trelleborg-Travemünde, Ystad-Swinoujscie, Trelleborg-Swinoujscie, Karlshamn-Klaipeda samt Karlskrona-Gdynia. (tusental ton). (Källa: SCB).



Figur 34 Hanterad mängd containergods i hamnarna i Södra östersjön med omnejd, med trendframskrivning för Göteborg, Gdansk, Gdynia och Klaipeda. Tusental ton 2003 - 2015. (Källa: SCB).



Figur 35 Antal passagerare årligen för studerade färjelinjer (i tusental 2005-2015), samt med trendframskrivning för (ovanifrån) Ystad-Swinoujscie, Trelleborg-Rostock, Karlskrona-Gdynia, Trelleborg-Sassnitz, Trelleborg-Swinoujscie samt Karlshamn-Klaipeda. (Källa: SCB).

9. Sydostsverige och Blekinge

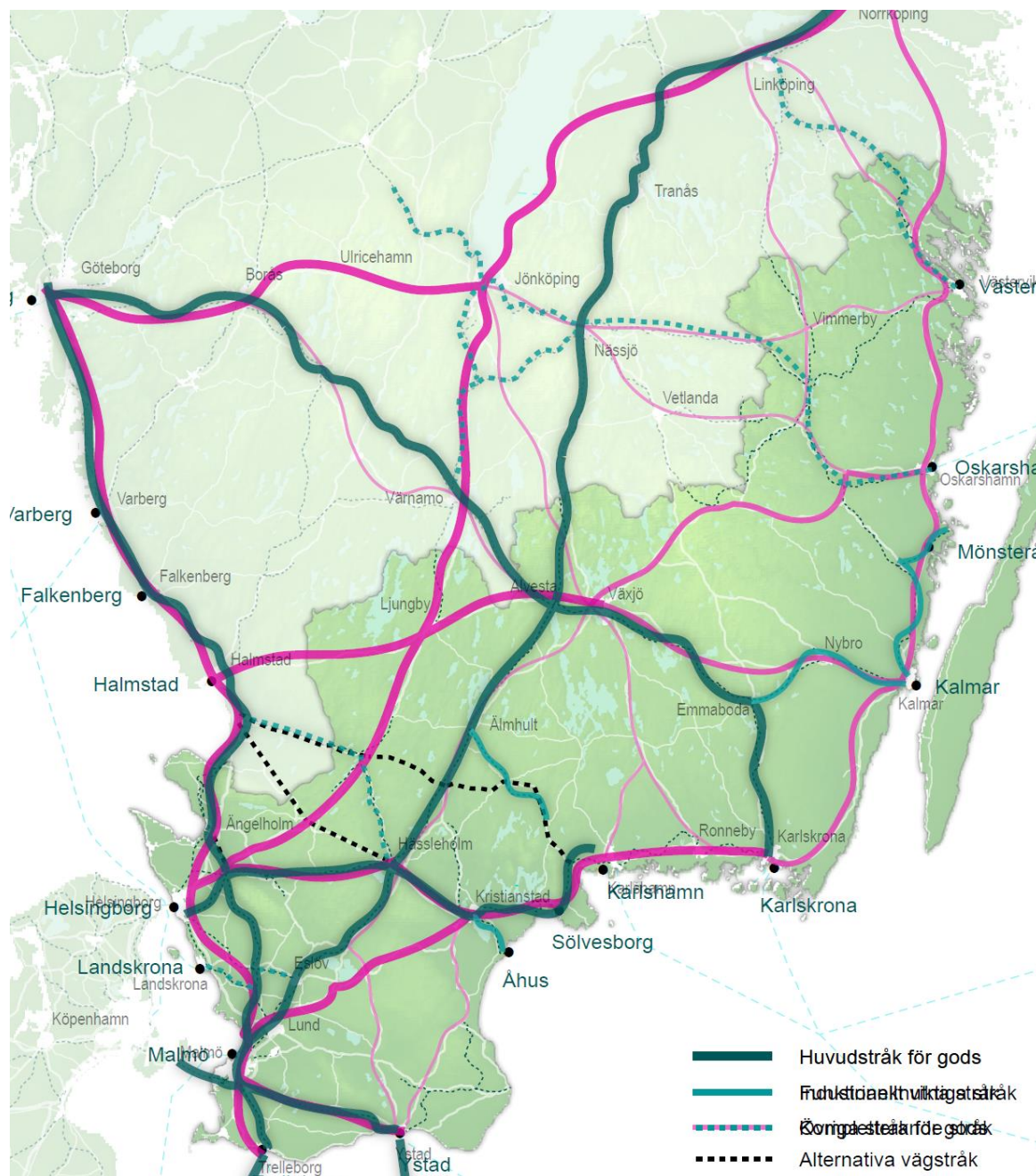
9.1 Stråk för transporter i södra Sverige

I Systemanalys för Sydsverige identifierades de viktigaste transportstråken ur ett storregionalt perspektiv. Systemanalysen byggde på en omfattande beskrivning av nuläget och en målformulering. Till detta fogades en stråk-nodanalys. Viktiga noder, eller regionala kärnor, i Sydsverige definierades som Malmö, Kalmar, Lund, Oskarshamn, Helsingborg, Västervik, Landskrona, Karlskrona, Kristianstad, Karlshamn, Hässleholm, Växjö, Ystad, Ljungby, Trelleborg och Älmhult. Av dessa definierades Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad/Hässleholm, Kalmar, Karlskrona och Växjö, som mer betydelsefulla, sk tillväxtmotorer. Dessa förbinds av transportsystem för persontransporter och godstransporter, med sina individuella krav som analyserades. Metodiken för att definiera stråk utgick bara delvis från befintlig trafikbelastning på vägar och järnvägar. De skulle främst förbinda de viktigaste knutpunkterna med en definierad funktionalitet och standard.

Resultatet av stråkanalysen är avhängigt det geografiska perspektivet och vilka funktioner som ska tillgodoseas, där funktionaliteten härleds från en målanalys. Region Skåne har pekat ut ett prioriterat vägnät för gods¹⁰ som inkluderar bland andra väg 15, men inte väg 24 Hässleholm-Örkelljunga-E6.

Trafikverket har tagit fram ett funktionellt prioriterat vägnät för de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det prioriterade vägnätet för godstransporter är betydligt mer omfattande, och innehåller fler vägstråk än i både den sydsvenska systemanalysen och i Region Skånes prioritering.

¹⁰ Region Skåne, Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne.



Figur 36 Stråk och noder för godstransporter i södra Sverige (Källa: Systemanalys för Sydsverige).

9.2 Infrastrukturens standard

9.2.1 Vägnätets standard

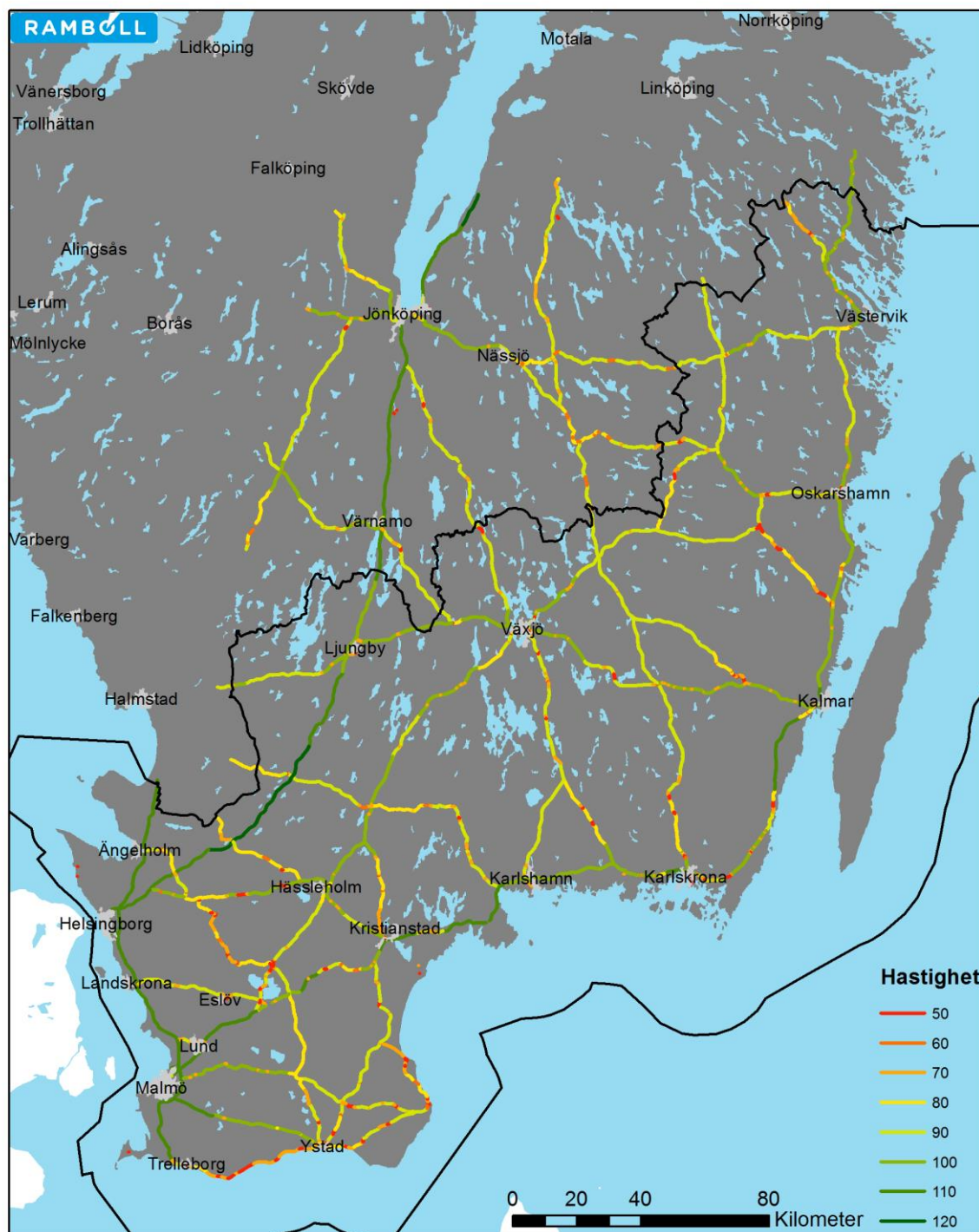
För den tunga trafiken är tillåten hastighet avgörande för om vägstandarden är erforderlig. På motorväg och trafikled är tillåten hastighet för tung lastbil 90 km/timme, på övriga vägar 80 km/timme. För tung lastbil med släp eller bil med påhängsvagn är tillåten hastighet 80 km/timme. I princip är vägar utformade för 80 km/timme tillräckligt för den tunga trafikens behov. Högre tillåten hastighet och eventuella åtgärder i form av mötesseparering, flerfältsvägar med mera tillgodoser persontransporternas standard och trafiksäkerhet när fordon framförs i olika hastigheter.

Ur miljö- och kostnadssynpunkt är det fördelaktigt när lastbilstransporter kan hålla en jämn hastighet och att vägarnas geometri inte innehåller skarpa kurvor eller backar. Vägnätet håller generellt sett en tillräcklig standard i de för Blekinge viktigaste stråken, men det finns flera kortare sträckor med hastighetsnedsättningar. Dessa finns ofta där vägar passerar genom bebyggelse eller där kurvradier inte medger högre hastighet. Tillåten hastighet återspeglar dock inte vägsträckor med kraftiga lutningar.

En, för den tunga trafiken, fördelaktig väggeometri möjliggör framförande av längre fordon än vad som normalt är tillåtet, det vill säga lastbilsekipage som är längre än 25,25 meter. Längre fordon ger både lägre kostnad per transporterat ton samtidigt som miljöpåverkan från varje transport minskar. Det finns ingen kartläggning som visar vilka vägar som skulle kunna användas för längre fordon.

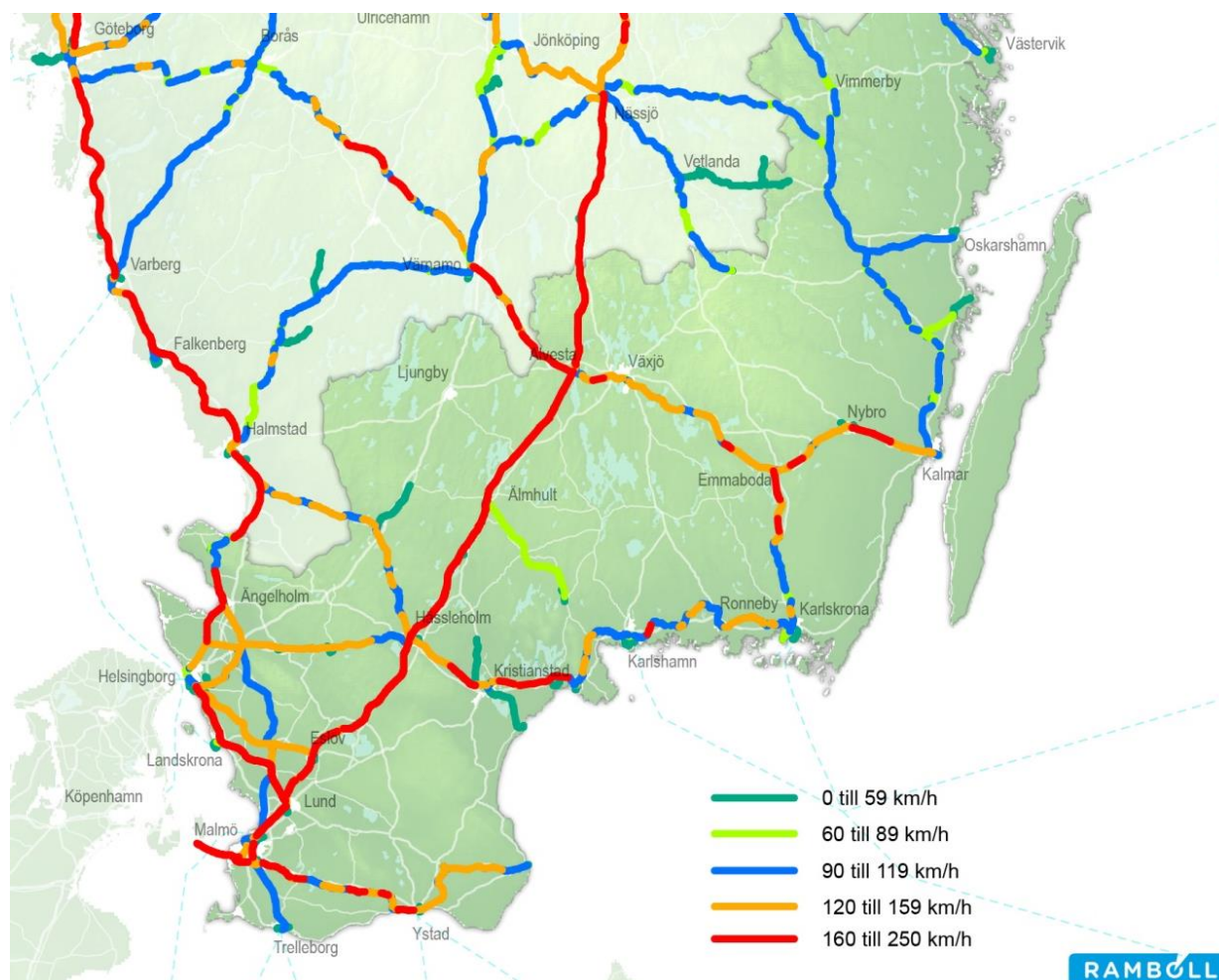
Sedan 2017 har en ny bärighetsklass införts som medger tyngre fordon än tidigare, 74 ton. Tidigare utredningar¹¹ har visat att begränsningarna för att framföra tyngre fordon främst utgörs av broars bärighet. För exempelvis basindustrin ger den nya bärighetsklassen möjlighet att bättre utnyttja lastkapaciteten och därmed minska transportkostnaden per ton. Samtidigt minskar miljöbelastningen genom att färre fordon behövs för att transportera samma mängd gods. Innan den nya bärighetsklassen infördes kördes tyngre fordon, än generellt tillåtet, med särskild dispens mellan Sölvesborg och Olofström för transport av metaller.

¹¹ Tyngre fordon på det allmänna vägnätet. Trafikverket, 2014



Figur 37 Tillåten hastighet på väg (Källa: Systemanalys för Sydsverige).

På sträckan Karlshamn – Karlskrona är konstruktionshastigheten minst 90 km/timme, men sträckan är också mycket kurvig och har kraftiga lutningar som medför att fullastade tåg måste dras av två lok.



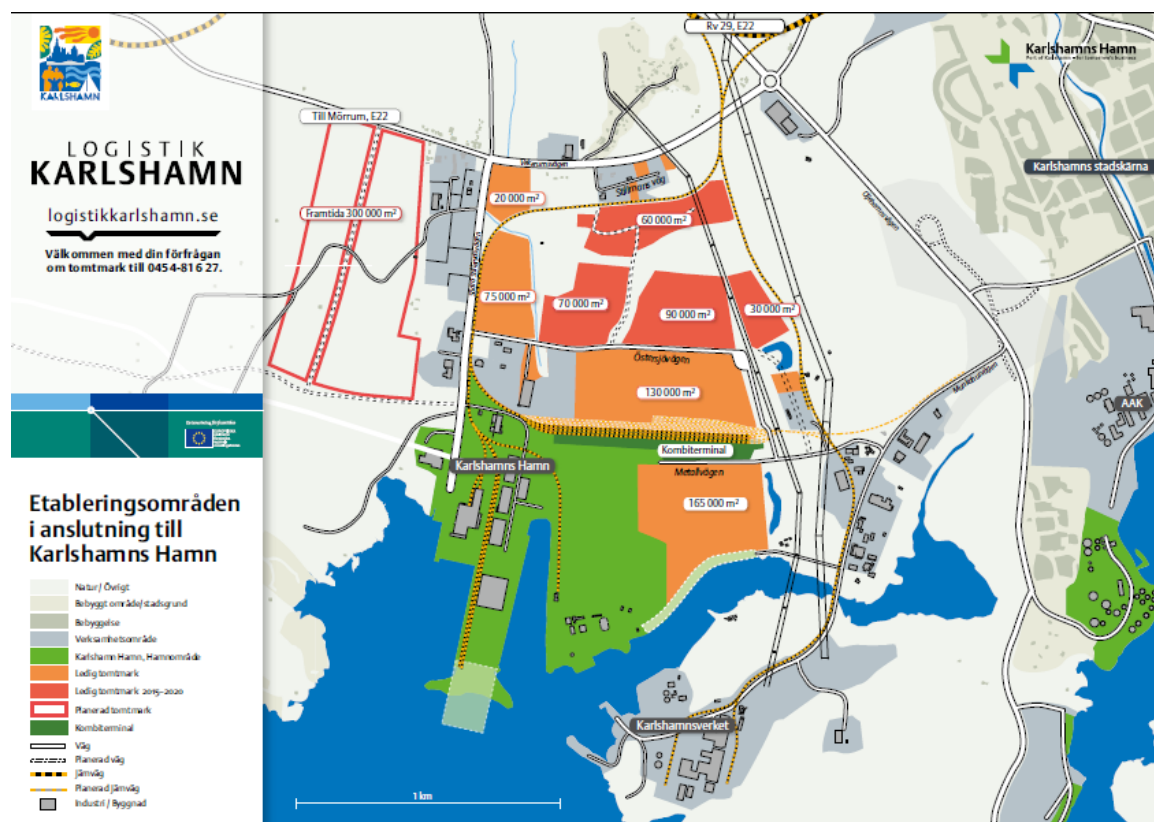
Figur 39 Konstruktionshastighet på järnväg (Källa: Systemanalys för Sydsverige).

De knutpunkter i järnvägssystemet som är av direkt betydelse för transporter till och från länet är järnvägsanläggningarna i Karlskrona Hamn, Karlshamns hamn och godsbangård, Alvesta terminal och bangård samt Hässleholms godsbangård. Av dessa har Hässleholm vissa begränsningar genom att tåg norrifrån måste vända tågen söder om Hässleholm för att kunna köra vidare mot Blekinge. Ytterligare begränsningar finns i form av gods- och persontåg som korsar varandras körvägar.

9.3 Godsoder och anslutningar

9.3.1 Karlshamns Hamn och godsbangård

Karlshamn har moderna färjelägen som kan ta emot 240 meter långa fartyg. Hamnen är isfri och inseglingen är kort. I anslutning till hamnen finns stora markytor att tillgå. Hamnen är belägen utanför bebyggelse och har direkt anslutning till E22 och Blekinge Kustbana. Godsbangården ligger i anslutning till Karlshamns station. På sikt kommer rangerbangården att flyttas ut till hamnområdet. Järnvägsspåret fram till kombiterminalen är elektrifierat. Hamnbolaget ägs av Karlshamns kommun.



Figur 40 Karlshamns hamn och etableringsområden (Källa: Karlshamns Hamn AB)

9.3.2 Karlskrona hamn/Verköhamnen

Karlskrona Baltic Port finns på Verkö och utgörs dels av färjehamn och dels av en industrihamn. Färjeläget kan ta emot fartyg upp till 240 meter. Hamnen är isfri och har en rak inseglsled. I industrihamnen finns en kombiterminal samt cirka 200 000 kvadratmeter ytor, varav hälften iordningsställda, för uppläggning av gods och industriverksamhet. Karlskrona Hamn ägs av Karlskrona kommun.

Operatör för färjehamnen är KBP i Karlskrona AB som ägs av Stena Line (51%) och Karlskrona kommun (49%). Bolaget är också operatör, efter konkurrensupphandling för den av kommunen ägda kombiterminalen på Verkö.



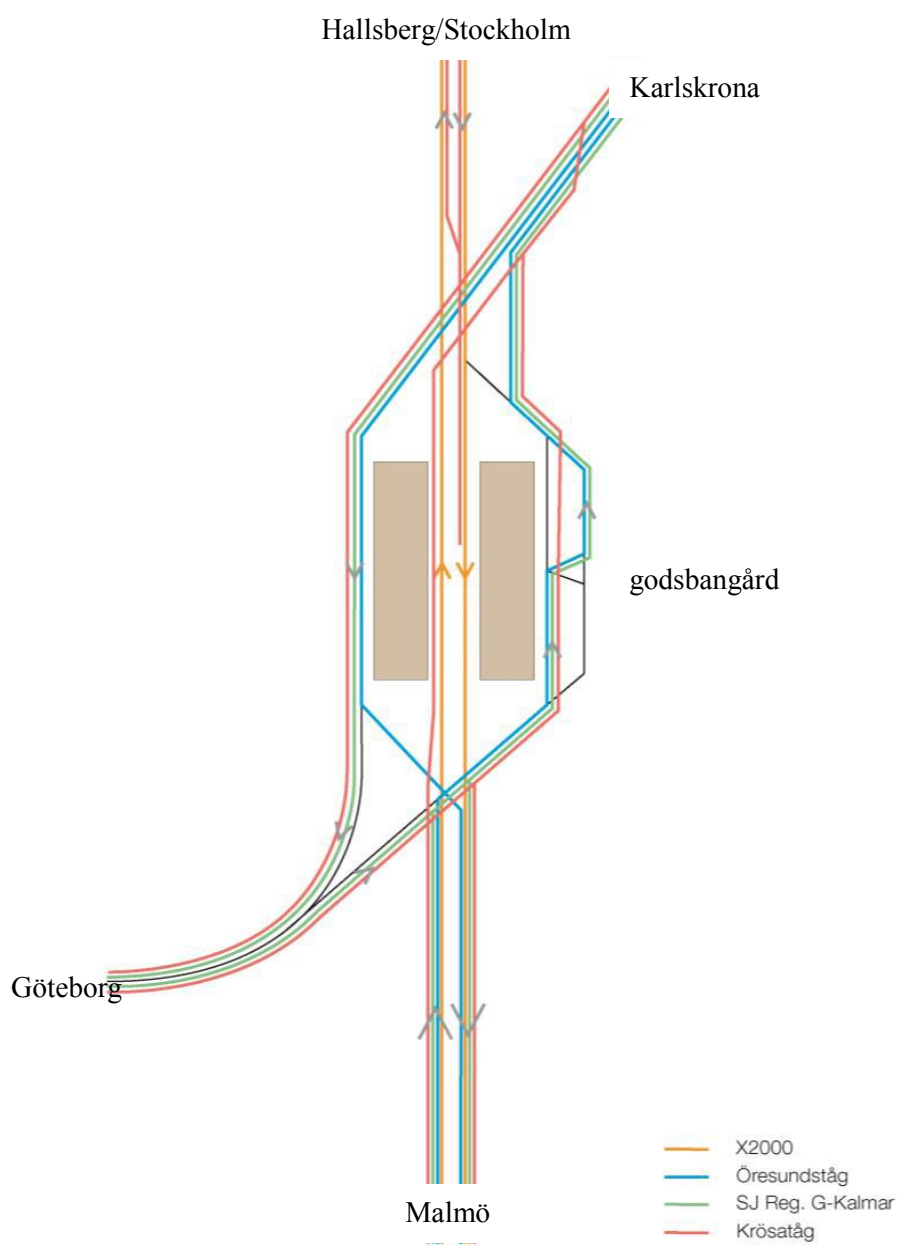
Figur 41 Verköhamnen till vänster. Färje- och industrihamn med planerad godsbangård till höger.
(Källa: Karlskrona.se)

9.3.3 Alvesta godsbangård

Vid Alvesta korsar Kust-till-kustbanan Södra stambanan. I relationen Karlskrona – Göteborg kan tågtrafiken ske utan tågvändningar, men medför korsande tågtrafik.

För tågtrafik i relationen Karlskrona – Nässjö (-Hallsberg/Stockholm) måste tågvändningar utföras vilket kräver kapacitet och ger tidsförluster. Dessutom medför trafikeringen i denna relation korsande tågvägar. Detsamma gäller för trafik i relationen Malmö-Göteborg.

I figur 42 visas utformningen av Alvesta station och hur denna trafikeras av persontågtrafik.



Figur 42 Utformning av Alvesta station

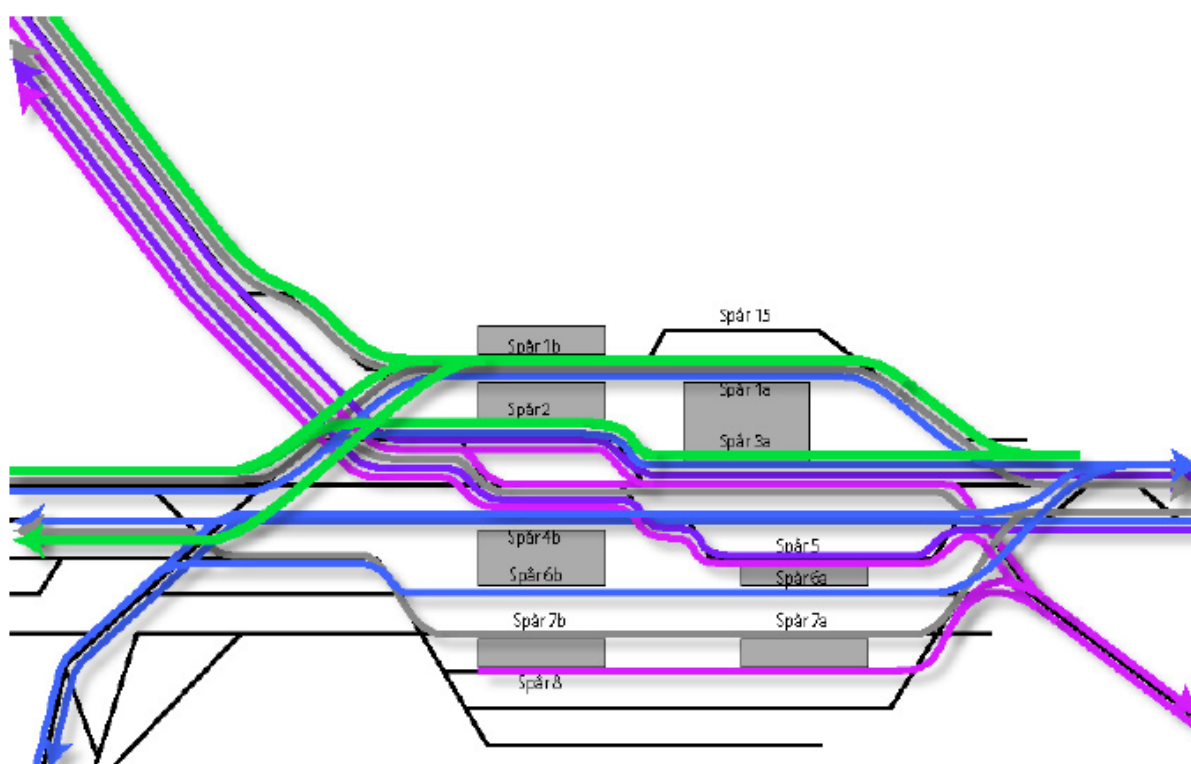
(Källa: <http://stambanan.com/wp-content/uploads/2017/05/160311-Alvesta.pdf>)

9.3.4 Älmhult kombiterminal och godsbangård

Älmhult kombiterminal är en av Sveriges största terminaler och ingår i TEN-T övergripande nät. En studie om åtgärder för kapacitetshöjning kommer att genomföras. Denna studie ingår i arbetsplanen för ScanMed och genomförs av Älmhults kommun utan medfinansiering från Trafikverket.

9.3.5 Hässleholm godsbangård

Hässleholm är en betydande järnvägsknutpunkt med tågtrafik i fem riktningar: Malmö, Hallsberg/Stockholm, Karlskrona, Helsingborg och Markaryd/Halmstad. Tågföringen är komplicerad och tågvändningar som tar kapacitet och är tidskrävande krävs i flera riktningar. För Karlshamn är den viktigaste relationen med dagens tågtrafik till/från Hallsberg. I dagsläget kör godstågen via Malmö godsbangård för tågvändning.



Figur 43 Exempel på tågrörelser vid Hässleholms station. Gröna linjer visar tågrörelser mellan Skånebanan till Kristianstad samt norrut på Södra stambanan.

9.4 Transportflöden på väg och järnväg

I en tidigare undersökning¹² kartlades transportflöden med lastbilar via sydsvenska hamnar. Transporter via Karlskrona visar ett tydligt mönster där merparten av flödena är riktade norrut via E22 samt vägarna i riktning mot Växjö och Nässjö. Av intervjuer har det framgått att de viktigaste start- och målpunkterna finns i Mälardalen och Jönköping. Flödesstrukturen indikerar att omlandet för Karlskrona endast i begränsad utsträckning innefattar västra Sverige, där transporter mot Polen främst sker via Ystad. Färjelinjen mellan Nynäshamn och Gdansk har endast mindre volymer godstransporter och utgör inte någon allvarlig konkurrent.



Figur 44 Transitttransporter via Karlskrona. Antal lastbilar 2005. (Källa: Vägverket, 2006.)

Transporter via Karlshamn indikerar ett större omland med flöden i huvudsak i tre riktningar, norrut mot Växjö (och vidare), mot Västsverige via Hässleholm och mot Malmö/Danmark via E22. För Karlshamn med förbindelse mot Klaipeda, finns konkurrens med färjelinjer från Nynäshamn till Lettiska hamnar.

I förhållande till övrig tung trafik i sydöstra Sverige är antalet transporter via hamnarna i Blekinge begränsat. I figur 46 visas transportflödena på väg för all tung trafik.

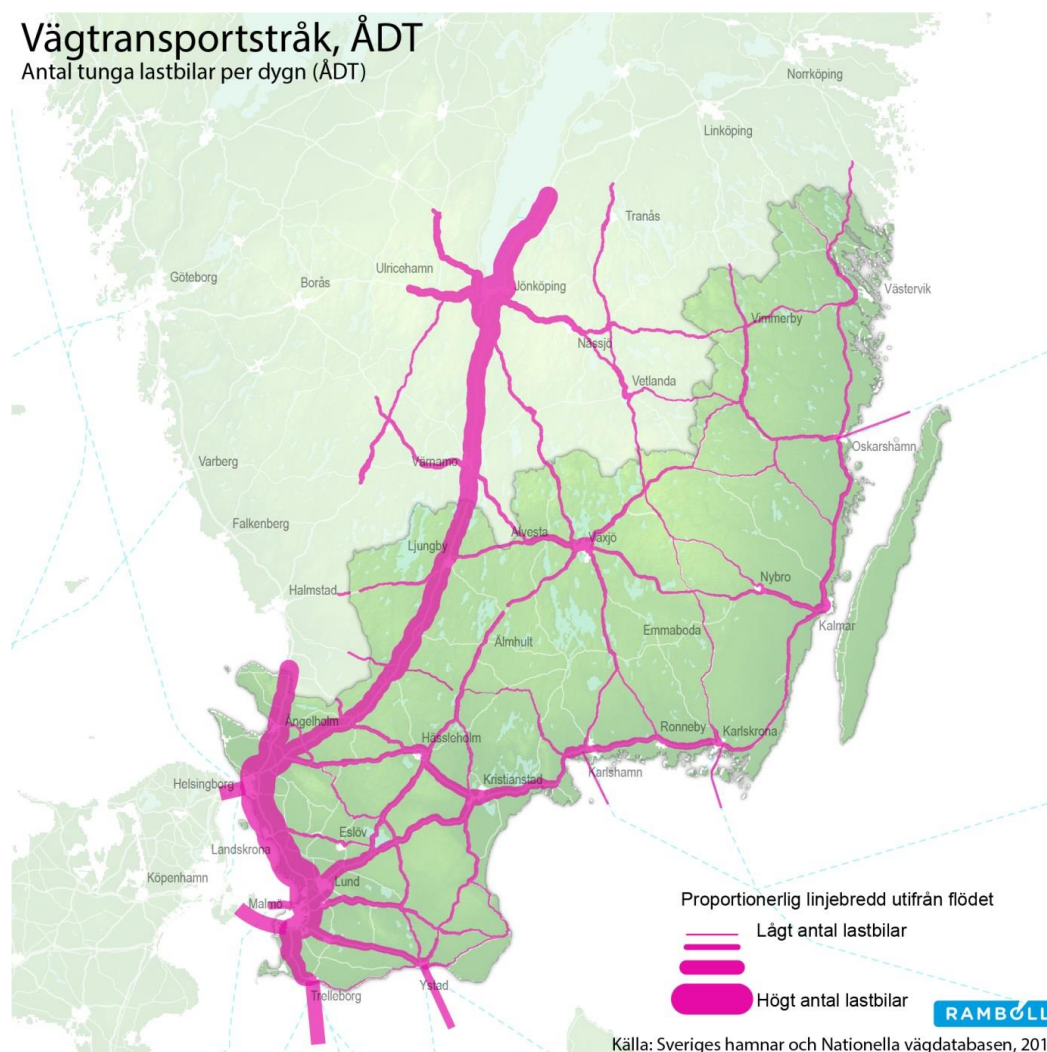
¹² Vägverket 2006



Figur 45 Transitt transporter via Karlshamn. Antal lastbilar 2005. (Källa: Vägverket, 2006).

Vägtransportstråk, ÅDT

Antal tunga lastbilar per dygn (ÅDT)

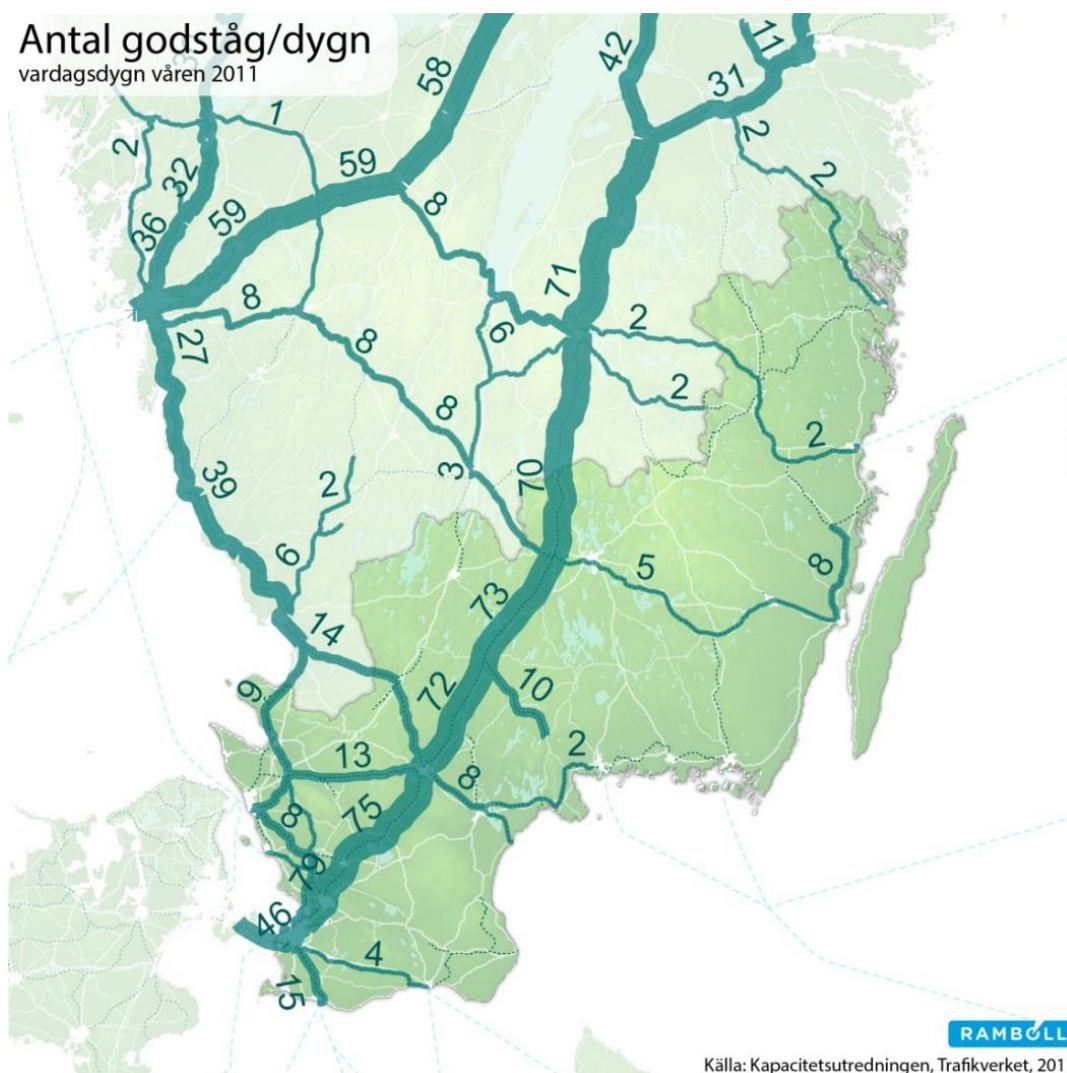


Figur 46 Antal tunga lastbilar per dygn, 2013 (Källa: Systemanalys för Sydsverige).

I figuren nedan visas antalet godståg per dygn år 2011. Den mest belastade järnvägen i Blekinge är den bana som förbinder Olofström med Älmhult. Lokal industri i Karlshamn och dess närhet genererar ett mindre antal järnvägstransporter. Dessa transporter sker i nordlig riktning på södra stambanan, men transportererna sker via godsbangården i Malmö.

Järnvägen mellan Emmaboda och Karlskrona används över huvud taget inte för godstågstrafik trots att banan nyligen är upprustad och att en kombiterminal har öppnat i Karlskrona. Eftersom antalet lastbilar via Karlskrona är ganska stort och sker i samma riktning borde det finnas en potential för framtida kombitransporter vilket också är anledning till att stråket är markerat som huvudstråk för enhetsberett gods i den sydsvenska systemanalysen. Det är dock inte klarlagt om det är ekonomiskt realiserbart.

Åren efter 2011 har inte antalet godståg förändrats märkbart generellt sett. Markarydsbanan trafikeras av färre godståg, som i stället kör via Västkustbanan efter att Hallandsåstunneln öppnade år 2016.



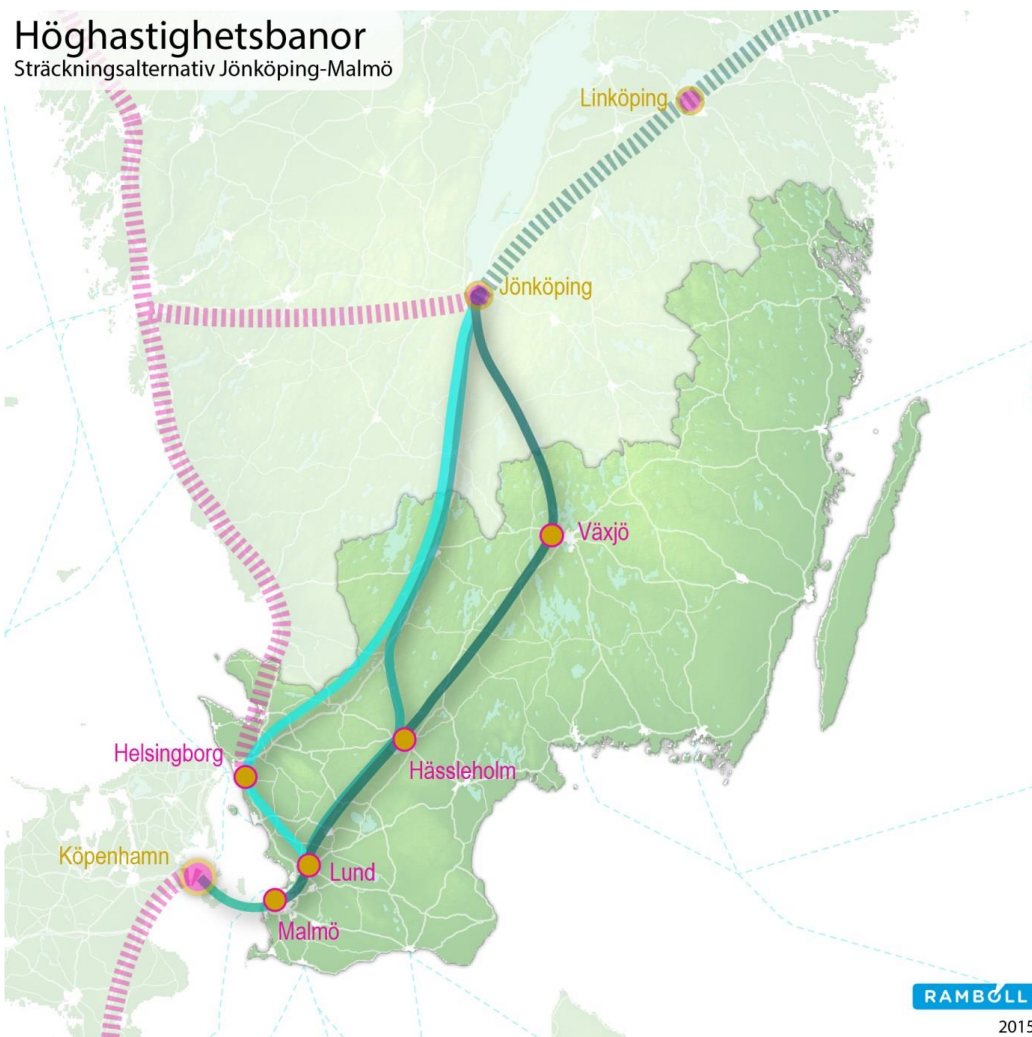
Figur 47 Antal godståg per dygn, 2011 (Källa: Systemanalys för Sydsverige)

9.5 Framtida höghastighetsbanor

I åtgärdsplanen 2014-2025 finns investeringar i Ostlänken och Göteborg-Borås angivna. Dessa investeringar är delar av en framtida höghastighetsbana som ska knyta samman Stockholm, Göteborg och Malmö via Jönköping. I direktiven till åtgärdsplan 2018-2029 anges ytterligare två spår Lund-Hässleholm som utpekat objekt som ska påbörjas under planperioden. Även dessa spår ingår i ett framtida system för höghastighetsbanor. I pågående förhandlingar är utgångspunkten att sträckan Jönköping-Hässleholm ska byggas via Värnamo och Ljungby.

Nya banor kommer att ge betydande kapacitet för att utveckla persontågstrafiken med snabba fjärr- och regionaltåg. Samtidigt avlastas befintligt system vilket ger bättre utrymme för godståg. Det finns skäl att förhålla sig tveksam till hur mycket spårkapacitet som kan frigöras i sydligaste Sverige, särskilt Skåne, där lokal tågtrafik dominerar spårutnyttjandet.

Valet av sträckning innebär att flygplatserna i Ronneby och Kalmar kommer att ha fortsatt stor betydelse för tillgängligheten till Stockholm för personresande.



Figur 48 Alternativa sträckningar för höghastighetsbanor (Källa: Systemanalys för Sydsverige)

10. Brister och åtgärdsbehov

10.1 Järnvägen

10.1.1 Kapacitet

Det svenska järnvägssystemet brister generellt i form av kapacitet och underhåll. Denna brist har framförts även i intervjuerna som den stora svagheten. Enligt befintlig åtgärdsplan och i direktiv till kommande åtgärdsplan ska Södra Stambanan byggas ut på sträckorna Järna-Linköping (högstastighetsbana) och Lund-Hässleholm (sannolikt som högstastighetsbana). Kapacitetsutbyggnad på sträckan Malmö-Lund pågår.

Kvarstående åtgärder som diskuteras i samband med byggnation av högstastighetsbana Linköping-Jönköping-Hässleholm är inte beslutade eller ingående i direktiv för kommande åtgärdsplan.



Figur 49 Kapacitetsutnyttjande på järnväg 2016, vardagsmedeldygn. Fullt utnyttjade sträckor är markerat med rött. Sträckor med gott om ledig kapacitet är markerat med grönt. (Källa: Trafikverket 2017:062)

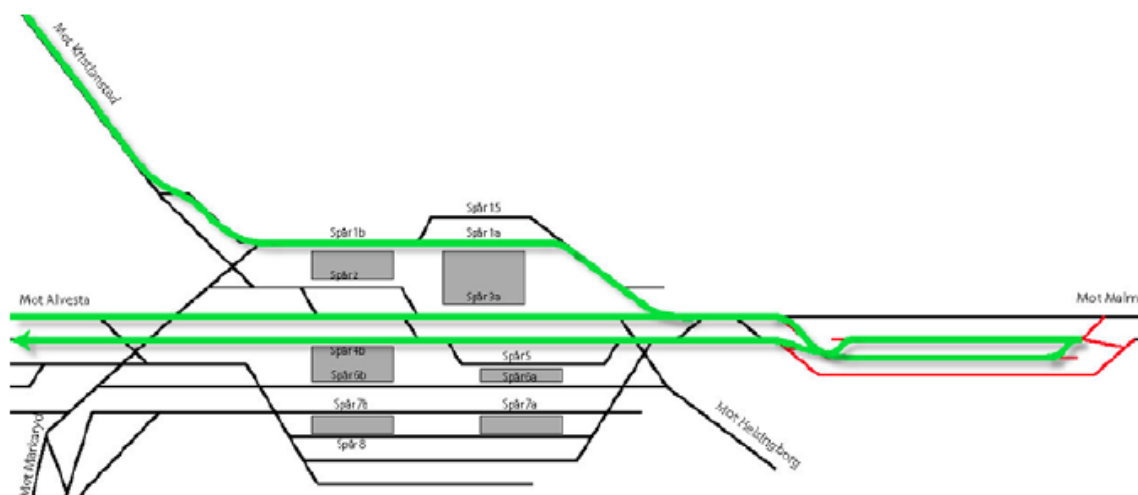
10.1.2 Blekinge kustbana

Banan medger endast korta godståg mellan Karlshamn och Södra Stambanan. Åtgärder i form av längre förbigångsspår skulle ge förutsättningar för både lägre transportkostnad per ton och utrymme för ökade godsmängder utan behov av ökad spårkapacitet. Sträckan Karlshamn-Karlskrona är kurvig och har betydande lutningar som begränsar möjligheterna att köra godståg i riktning mot Karlskrona. Marknadsförutsättningarna för godstågstrafik i aktuell relation är mycket begränsade och torde inte ha någon större betydelse.

Åtgärder i form av en rakare spårsträckning skulle kunna ge betydande förbättringar för persontågstrafiken i båda riktningarna. Med befintliga längder för godståg skulle det vara möjligt att köra ett tåg per högtrafiktimme mellan Hässleholm och Karlshamn med mindre åtgärder vid Hässleholm, Önnestad och Sandbäck utan att överskrida 80% kapacitetsutnyttjande¹³. Kapaciteten på sträckan Hässleholm-Kristianstad ger inte möjlighet till utökad tågtrafik. Detta har dock enbart betydelse för utvecklad persontågstrafik till Kristianstad. Kapacitetshöjande åtgärder skulle medföra en nytta för persontåg till Karlskrona genom minskad störningskänslighet.

10.1.3 Hässleholm station och godsbangård

Hässleholm station och godsbangård har betydande brister i form av korsande tågtrafik och vändande tåg. Ett exempel på åtgärder är kompletterande spår, som är markerat i rött i figuren nedan, som begränsar korsande trafik och effektiviserar tågvändningar. En utformning av station och bangård som ger effektivare tågföring har positiv betydelse för både person- och godstrafik.



Figur 50 Exempel på åtgärd med nya spår söder om Hässleholm som kan användas för tågvändningar. Gröna linjer visar tågföringen för godståg från Skånebanan mot Kristianstad och Södra Stambanan norrut.

Åtgärder skulle kunna medföra att godståg inte behöver använda Malmö godsbangård för att vända tåg mellan Blekinge och norra Sverige. Det är dock inte självklart att en sådan möjlighet skulle användas eftersom det dominerande godstågsföretaget, GreenCargo, använder Malmö godsbangård som hub i sitt systemupplägg.

¹³ Trafikverket. Feasibility studie Helsingborg – Blekinge. 2012

10.1.4 Alvesta station och godsbangård

Utformningen av Alvesta station har, på uppdrag av stambanan.com, analyserats av Kreera. Slutsatserna från analysen är att dagens stationsutformning är begränsande för kapaciteten.

- Effektiva ankomster, avgångar och byten ej möjliga
- Plattformsbrist i förhållande till mängden trafik
- Korsande tågvägar uppstår
- Otillräcklig anslutning mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan
- Godsbangården ej effektiv – mycket av kapaciteten går åt till lokrundgångar och vändningar av tåg från Södra stambanan som ska vidare på Kust till kust-banan (och omvänt).

Åtgärder som effektiviserar trafikföringen vid godsbangården förbättrar förutsättningarna för att utveckla kombitrafik till/från Karlskrona hamn. Det är dock inte sannolikt att denna enda åtgärd skulle ha avgörande betydelse för godstransporterna. Åtgärder i Alvesta station skulle dock medföra förbättringar för persontågtrafiken till/från Karlskrona. Åtgärder i Alvesta station finns inte medtaget i befintlig åtgärdsplan och arbetsplan för ScanMed.

10.1.5 Sydostlänken

Utbyggnad av Sydostlänken har av Karlshamns Hamn angivits som en åtgärd av stor betydelse för hamnens utveckling. Trafikverket anger att utbyggnad av Sydostlänken bör prövas i processen inför kommande åtgärdsplan. En överenskommelse om medfinansiering från kommuner, regioner och näringsliv finns men eventuell statlig finansiering beslutas i kommande åtgärdsplan.

Sträckan Älmhult-Olofström är i dåligt skick vilket medför att tåg måste framföras i låga hastigheter. Banan är heller inte elektrifierad. En upprustning av banan och eventuell elektrifiering förbättrar tillgänglighet och effektivitet till Volvos anläggning i Olofström.

Sträckan Olofström – Blekinge kustbana (-Karlshamn) är en så kallad missing link som av Karlshamns Hamn och andra aktörer anges som betydelsefull för hamnens utveckling och för näringslivet. Med utbyggnad av Sydostlänken öppnas en ny transportrutt i järnvägsnätet med goda möjligheter att möta ökande transportflöden i sydöstlig riktning. En utbyggnad av Sydostlänken skulle ge kortare transportavstånd från Karlshamn i riktning norrut och viss redundans i systemet. En utbyggnad av Sydostlänken skulle ge möjlighet att upprätta persontågtrafik Karlshamn-Olofström-Älmhult. Trafikunderlaget medger dock enbart ett begränsat trafikutbud.

10.1.6 Kust-till-kustbanan

Kust-till-kustbanan förbinder Karlskrona med södra Stambanan vid Alvesta. Sträckan Alvesta-Växjö är högt utnyttjad men banan har med avseende på godståg inga brister av stor betydelse. Däremot finns brister i godsbangården i Alvesta (se kap 10.1.4). Banan trafikerar av persontåg. Inga godståg trafikerar sträckan Emmaboda-Karlskrona. För persontågtrafiken finns begränsningar i form av låg konstruktionshastighet på delar av sträckan.

10.2 Väg

10.2.1 TEN-T övergripande nät - E22

E22 ingår i TEN-T övergripande nät och förbinder Blekinge med stomnätskorridoren ScanMed vid Lund och Norrköping. Med avseende på de hastighetsgränser som gäller för tung trafik håller E22 generellt sett erforderlig standard. Brister i form av kraftiga lutningar finns vid Linderöd men kommer att åtgärdas enligt befintlig åtgärdsplan. Genom Blekinge finns brister vid Karlskrona-Jämjö som planeras byggas om år 2020 samt, vid Bergkvara och på sträckan Ronneby Öst-Nättraby. Sträckan Ronneby Öst - Nättraby har brister både i form av hastighetsnedsättningar och avseende trafiksäkerhet. För sträckan är en åtgärdsvalsstudie genomförd.

10.2.2 Vägförbindelser till Jönköping/Nässjö

Jönköping är, enligt intervjuer, en av de viktigaste målpunkterna för lastbilar som ankommer via färjehamnarna. Kombiterminalen i Jönköping ingår i TEN-T övergripande nät. Även kombiterminalen i Nässjö är av stor betydelse.

Vägarna 27 och 29 förbinder Karlshamn/Karlskrona med Jönköping via E4 vid Värnamo. Alternativt kan även väg 30 Växjö – Jönköping användas. Väg 28 Förbinder Karlskrona med Jönköping via Nässjö. Aktuella vägar har tillåten hastighet på 80 km/timme men ojämn hastighetsstandard med flera kortare sträckor med nedsatt skyltad hastighet. Dessa vägsträckor går genom samhällen och är i första hand en brist avseende störningar från den tunga trafiken. Det är dock fördelaktigt ur energisynpunkt att den tunga trafiken kan hålla en jämn hastighet i hela stråk.

Med tillåten hastighet på 80 km/timme finns inte, teoretiskt sett, brister heller för persontransporterna.

10.2.3 Vägförbindelser till Älmhult/Göteborg

Älmhult kombiterminal ingår i TEN-T övergripande nät. Vägförbindelser västerut förbinder Blekinge med stomnätskorridoren ScanMed i nordsydlig riktning genom Sverige samt stomnätskorridoren mot Göteborg och Oslo.

Väg 15 från Karlshamn via Olofström och Osby till E6 i Halland används i liten utsträckning. Delar av vägen mellan Olofström och Osby är kurvig och har kraftiga lutningar som gör vägen mindre lämplig för tung trafik. Den tunga trafiken mellan Blekinge och E6 norrut var ett argument för att uppgradera vägen till dåvarande beteckningen riksväg. Om vägen ska kunna erbjuda denna funktion finns det skäl att åtgärda de sträckor som har en, för den tunga trafiken, olämplig geometri.

I relationen finns alternativa ruttval som med avseende på avstånd kan bedömas som rimliga. Inte minst gäller det väg 21/24 Karlshamn-Hässleholm-Örkelljunga-E6 samt vägar som förbinder Karlshamn/Karlskrona med Växjö och vidare mot Göteborg via väg 27. Alla alternativen brister i form av ojämn hastighetsstandard.

10.2.4 Lokala vägar

Vägtransporterna till/från Verköhamnen passerar delvis nära bebyggelse. Detta är ingen brist för godstransporterna, enligt intervjuer, men kan uppfattas som en brist ur ett boendeperspektiv.

10.3 Sjöfart

De båda Blekingehamnarna har goda förutsättningar genom att vara både isfria och ha korta inseglederna. Intervjuerna indikerar dock vissa brister som inte är direkt relaterade till infrastruktur. Avgiftssystemet med farledsavgifter uppfattas, enligt intervjuer, som begränsande där en fast avgift betalas per fartyg. Avgiften är heller inte relaterad till underhållsbehov eller påverkan på omgivningen.

Infrastrukturen och väganslutningen till Verköhamnen kan komma att bli en flaskhals. Enligt Stena Line är infrastrukturen otillräcklig för att hantera trafikflöden i anslutning till större fartyg.

Avgifter för sjöfarten har varit diskuterade under lång tid. Dels avseende farledsavgifter som finansierar Sjöfartsverkets verksamhet inklusive isbrytning, och dels huruvida det är rimligt att sjöfartens infrastruktur är avgiftsfinansierad när landbaserad infrastruktur är anslagsfinansierad. Regelverket för sjöfarten kan ses som en brist som missgynnar Blekinges hamnar ekonomiskt.

Farledsavgifter som differentieras efter farledens längd skulle medföra lägre avgifter för att angöra hamnar i Sydsverige och högre avgifter för till exempel Norrköping, Södertälje, Stockholm, Gävle och Mälarhamnarna. En sådan avgiftsreform skulle dock kunna vara i konflikt med mål om att öka sjöfartens konkurrenskraft relativt landbaserade transporter.

Enligt intervju kan tillgänglig mark i anslutning till färje- och industrihamn vara otillräcklig och begränsar möjligheterna att utveckla logistikverksamhet. Det uppfattas också finnas oklarheter från kommunens sida om Verköhamnens framtida utveckling. En långsiktig vision för hamnen och tillhörande markområden har efterfrågats och har framhållits vara av största betydelse.

10.4 Övriga transportrelaterade brister

För Blekinge är det väsentligt att hamnanknutna verksamheter som bidrar till sysselsättning kan utvecklas. För hambolagen är det ökad omsättning som leder till vinst och utgör en drivkraft för att utveckla verksamheter i anslutning till hamnen. Rederierna har ekonomiskt intresse av att flöden utvecklas i båda transportriktningarna för en god ekonomi. Däremot finns det inget direkt intresse av var det gods som transporteras på färjor lagerhålls eller lastas om. Enligt intervju är det brist på lokala åkeriföretag. Åkerier har en tendens att utveckla sina noder i den ort där de har sitt säte. Den godshantering som skulle kunna komma Blekinge tillgodo kan därmed hamna på annan plats.

I kapitlet om affärsmodeller framgår det att varje företag arbetar utifrån sina premisser. Det finns samarbeten mellan företag för att erbjuda hela transportkedjor. Däremot finns det inte incitament för att samordna sjö- och landtransporter baserat på marknadsförutsättningarna. Samordning av hela transportkedjor från start till mål kan bidra till att alla marknadsaktörer ökar sina vinstmöjligheter.

Företagsstrukturen där sjö-, väg- och järnvägstransporter hanteras av olika företag innebär dock att det inte finns någon given marknadsaktör som tar ansvar och ledning för samordning. Från intervjuer har det framförts att offentliga myndigheter behöver ta en aktiv roll för att detta ska ske.

Klassificeringen av infrastruktur tillhörande TEN-T och stomnätskorridoren ScanMed har sannolikt liten praktisk betydelse. Infrastrukturen inom korridoren uppfyller till största delen de kriterier som beslutats av EU-kommissionen. De åtgärder som ingår i korridorens arbetsplan är sådana åtgärder som ingår i gällande nationella åtgärdsplan. Samtidigt är medfinansiering från CEF inte avgörande för åtgärder i Sverige. Det kan dock finnas en politisk betydelse av klassificeringen. Det kan förefalla vara en brist att huvudstråken mellan Blekinges hamnar samt Jönköping och Göteborg inte är synliga trots att dessa stråk är av största betydelse för starkt växande handelsflöden.

För järnvägstransporter till och från Blekingehamnarna är effektiviteten i järnvägsnoderna i Hässleholm, Älmhult och Alvesta av stor betydelse. Dessa noder ingår i ScanMed-korridoren. I den arbetsplan för ScanMed som kommer att antas i december 2017 ingår studier om kapacitetsåtgärder i Älmhults kombiterminal. Varken åtgärder eller studier avseende Hässleholm och Alvesta ingår i nämnda arbetsplan vilket innebär en brist i betydelsen att planeringsberedskap inte finns.

Interoperabilitet och tullhantering som är kopplade till gränsöverskridande transporter utgör inget större problem enligt intervjuer. Frågorna hanteras också inom flera projekt i arbetsplanerna för implementering av stomnätskorridorer. Det kan dock finnas skäl att föra en dialog i en bredare krets av marknadsaktörer, än vad som varit möjligt inom ramen för denna studie, för att bekräfta eller förkasta bilden av att dessa frågeställningar är att betrakta som oproblematiske.

Tillgång till alternativa bränslen är ett av kriterierna som ska uppfyllas enligt förordning. I dokument från EU anger dock enbart att alternativa bränslen ska finnas tillgängliga men inte tydliga kriterier för när hela vägstråk kan anses uppfylla kravet. Kravet på alternativa bränslen har dock liten betydelse för denna utredning som är fokuserad på tillgänglighet i transportsystemet.

11. Slutsatser och rekommendationer

11.1 Utvecklingspotential

Handelsströmmarna via Blekinge har ökat i snabb takt under många år. Handelsvolymerna är fortfarande små i förhållande till transportflödena via Tyskland. En enkel framskrivning baserad på den historiska tillväxten av transportflöden via färjor indikerar att de östliga flödena kan komma att vara i samma omfattning som de ”traditionella” västliga flöden, om mindre än 10-15 år.

Om, och hur länge den historiskt sett starka tillväxten av färjetransporter via Blekinges hamnar kan fortgå är avhängigt den ekonomiska utvecklingen och handelsutbytet med EUs östliga medlemsstater. En stor osäkerhet i framtidsbedömningar utgörs också av utvecklingen av handelsutbytet med Turkiet och östra Europa.

För handel med Kina kan landbaserade transportrutter via järnväg komma att utvecklas vilket kan vara gynnsamt för Blekinges Hamnar. För transporter på mycket långa avstånd är det dock inte givet att rutterna via Blekinge är de mest konkurrenskraftiga för transporter till Sverige och Norge. Transportrutter via Öresund och ScanMed-korridoren har en konkurrensfördel avseende infrastrukturens standard, men kanske främst tack vare storskalig och omfattande logistikverksamhet.

Med de makrotrender som kan skönjas och politiska ambitioner om transportsystemets utveckling i östra Europa, Ryssland och Kina, finns det goda skäl att planera för kraftigt ökande transportvolymerna via sydöstra Sverige. Behovet av eventuella åtgärder i infrastrukturen baserat på ökande volymer är svårt att bedöma avseende när i tiden sådana åtgärder bör vara genomförda. Därmed är det angeläget att upprätthålla en god beredskap både för åtgärder i infrastruktur och avseende tillgång till mark.

11.1 Brister och åtgärder inom TEN-T

Vid utbyggnaden av TEN-T riktas medfinansiering från EU särskilt mot gränsöverskridande åtgärder, både i form av infrastrukturåtgärder och, för medlemsstaterna, gemensamma signalsystem och tekniska standarder med mera. Dessutom ges prioritet åt medfinansiering av infrastruktur i de nyare medlemsstaterna i östra delen av unionen.

För bland andra Polen och Litauen har EUs medfinansiering avgörande betydelse eftersom åtgärder i stamnätskorridorer kan uppgå till 85% av investeringskostnaden. Med andra ord utgör TEN-T en stor del av investeringarna i transportinfrastruktur nationellt i Polen och Litauen. Eftersom Blekingehamnarnas färjeförbindelser knyter an till stamnätskorridorer i Polen och Litauen är prioriteringarna för korridorerna gynnsamma för Blekinge.

För Sveriges del har EUs medfinansiering mindre betydelse. Prioriteringar i åtgärdsplanen görs oavsett möjligheten till medfinansiering, som snarare betraktas som ett tillskott till åtgärdsplanens budget. Åtskilliga krav på den tekniska standarden för TEN-T är redan uppfyllda.

I Sverige kan TEN-T ha en större politisk än finansiell betydelse. Kartor över TEN-T förmedlar en bild av transportsystemets viktigaste delar och återspeglar eller signalerar de transportstråk som är av stor nationell betydelse i nuläget och för framtiden. Därmed förefaller det bekymmersamt att stråk med mycket snabbt växande transportflöden såsom Blekingehamnarna mot Göteborg och Jönköping inte är synliga eftersom infrastrukturen i dessa relationer inte ingår i TEN-T. Det vore rimligt att vägstråk i aktuella relationer inkluderas i det övergripande nätet för att ge politiska signaler om önskvärdheten att ha beredskap för att möta en långsiktig volymtillväxt. För järnvägen är det mer tveksamt om det är rimligt att inkludera järnvägsstråk i sydöstra Sverige i TEN-T. Tveksamheten baseras på om det är rimligt att kriterierna för järnväg i TEN-T ska uppfyllas på aktuella stråk.

Utbyggnaden av stomnätskorridorerna är på flera sätt gynnsamma för Blekinge. I Polen och Litauen utgör Gdynia (Baltic Adriatic) och Klaipeda (North Sea Baltic) stomnätshamnar. För Blekinges del är det väsentligt att det genomförs åtgärder som effektiviserar transportflödena genom nämnda hamnar och att stomnätskorridorerna som hamnarna anknyter till genomförs. Bland annat gäller detta järnvägsförbindelser till Lodz där terminalverksamheter utvecklas för att möta ökande transporter till Centralasien och Kina, samt till Katowice-området som hyser betydelsefulla godstransportnoder som kopplar stomnätskorridorerna till det industriella kärnlandet i södra Polen, Tjeckien och Slovakien. Som visas i kapitel 6.2 har Klaipeda Hamn potential att utvecklas som nod för växande marknader i öst.

I Sverige finns de, för Blekinge, betydelsefulla järnvägskopplingarna i Hässleholm, Älmhult och Alvesta inom ScanMed-korridoren. Dessa knutpunkter kopplar Blekingehamnarna och Olofström till huvudstråken i både syd-nordlig riktning och mot Göteborg. Några åtgärder vid dessa knutpunkter finns dock inte i arbetsplanen för ScanMed och inte heller utpekade i gällande åtgärdsplan.

Vid Alvesta kan effektiviseringsåtgärder komma att bli mer angelägna i samband med utbyggnad av höghastighetsbana via Värnamo och Ljungby. För persontransporter kommer tågtrafik i öst-västlig riktning vid Alvesta att ha större betydelse än i nuläget. För godstransporter på järnväg har Alvesta i nuläget ingen betydelse för Blekinge eftersom det inte finns några godstågstransporter i relationen. Det är inte sannolikt att enbart en ombyggnad av Alvesta godsbangård skulle förändra detta..

Hässleholm utgör redan idag en järnvägsknutpunkt med mycket omfattande trafik. Åtgärder för att effektivisera tågtrafiken i noden kan därmed skapa betydande nyttor. Vilka åtgärder som kan bli aktuella är avhängigt hur byggande av en höghastighetsbana kommer att lösas.

E22, som ingår i det övergripande nätet, har efter de åtgärder som finns i gällande åtgärdsplan inga brister av avgörande betydelse för godstransporter med tunga lastbilar. Standardförbättringar i form av utbyggnad från nuvarande trefältsväg till fyrfältsväg eller motorväg har i första hand betydelse för persontransporterna eftersom den tunga trafiken har en hastighetsbegränsning på 80 km/timme. Med ökande transportvolymerna via färjorna i Karlshamn och Karlskrona kan dock vägåtgärder kunna aktualiseras på grund av momentan belastning på vägnätet med tunga fordon.

För att godstransporter ska kunna ge en regional nytta behöver markutrymmen finnas för lager och terminalverksamhet. I Karlskrona är det tveksamt om tillgängliga hamnnära ytor är tillräckliga. När tillgången till mark är begränsad är det angeläget att det finns en tydlig vision och strategi för hur transportrelaterade verksamheter ska kunna utvecklas. Infrastrukturen och väganslutning utgör också brister för att kunna hantera flöden i anslutning till större fartyg. För Karlskrona har det i intervjuer uttryckts farhågor för att det saknas en kommunal strategi för hamnens utveckling. Markanvändningsfrågor är en kommunal angelägenhet.

11.2 Brister och åtgärder utanför TEN-T

Åtgärder inom den del av järnvägssystemet som inte ingår i TEN-T men som förbättrar kopplingen till stomnätsskorridoren ScanMed, är möjliggörande för att trafikera längre godståg på Blekinge Kustbana mellan Karlshamn och Hässleholm. Generellt sett är åtgärder som möjliggör längre godståg kostnadseffektiva. Kapacitetsåtgärder mellan Kristianstad och Hässleholm är mycket angelägna för persontrafikens utveckling men har liten betydelse för godstransporterna. Kapacitetshöjande åtgärder finns i gällande åtgärdsplan.

Utbyggnad av Sydostlänken från Olofström till Blekinge kustbana är främst till nytta för godstågstrafik från Karlshamn och norrut där utbyggnaden leder till kortare transporttid och visst mått av redundans. Sydostlänken ger också nya möjligheter att möta växande gränsöverskridande transportflöden i östlig riktning. Åtgärden kan dock inte ersätta behovet av kapacitetshöjningar på sträckan Kristianstad-Hässleholm eftersom denna drivs av persontågtrafikens efterfrågan.

Den krokiga och delvis branta järnvägssträckningen mellan Karlshamn och Karlskrona kan i första hand betraktas som en brist med avseende på persontågtrafiken. En rakare sträckning skulle förkorta restider och ge bättre tillgänglighet till Karlskrona. För godstågstransporter är dock åtgärder av marginell betydelse eftersom marknadsförutsättningar saknas.

I vägnätet finns generellt sett inga kapacitetsbrister av betydelse. Det kan dock betraktas som en tillgänglighetsbrist att vägstråken mot viktiga noder som till exempel Jönköping och Nässjö har flera kortare avsnitt med hastigheter under 80 km/timme. Det torde dock, generellt sett, vara ett större problem att den tunga trafiken genererar störningar för närliggande bebyggelse. Åtgärder för dessa avsnitt behöver således motiveras av miljöskäl.

För transporter från Karlshamn mot Göteborg används i huvudsak vägstråket via Hässleholm-Örkelljunga och Halmstad. Väg 15 har tidigare uppgraderats till riksväg¹⁴ med motivering att vägstråket är väsentligt för godstransporter. Vägen har dock begränsningar för tung trafik på grund av dess geometri. Vägens utformning på vissa avsnitt kan därmed betraktas som bristfällig i relation till den önskvärda funktionen. De nämnda stråken är alternativ till varandra. Det vore därför önskvärt att prioritera vilket stråk som bör vara huvudstråket för tunga lastbilar.

¹⁴ Begreppet riksväg och länsväg används inte längre.

För vägtransporter från Blekinges hamnar mot Jönköping/Nässjö och mot Älmhult/Göteborg finns flera alternativa ruttval som alla har likartade brister i form av ojämn hastighet och brister i väggeometri. Det finns skäl att definiera vilka vägar som utgör huvudstråk och prioritera dessa för att åtgärda brister från start till mål. Beroende av omfattningen av lastbilstrafik och målstandarder för persontransporter på väg kan åtgärder för att medge högre hastighet för personbilstransporter också övervägas. Hela eller delar av vägarna 27 och 15 utgör geografiskt sett ganska naturliga stråk.

11.3 Övriga transportrelaterade brister

Möjligheterna att använda längre och/eller tyngre fordon kan ge betydande effektivitetsförbättringar till en begränsad kostnad. Tyngre fordon är mest relevant för transporter via Karlshamns Hamn som har en industriell karaktär. Begränsningar för tyngre fordon finns ofta i form av begränsad bärighet på broar medan längre fordon kan begränsas av geometri. I denna utredning har det inte funnits utrymme för att analysera möjligheterna att framföra längre och/eller tyngre fordon utmed vägtransporternas huvudstråk. Det vore rimligt att genomföra en fördjupad analys av vilka vägstråk som bör medge längre och/eller tyngre fordon samt om några åtgärdsbehov föreligger.

Hamn- och sjöfartsintressenter har sedan länge framfört kritik mot hur avgiftssystemen är utformade. Det är också sedan tidigare kritiserat att sjöfartens infrastruktur är avgiftsfinansierad medan väg och järnväg är anslagsfinansierad. Förändringar i regelverket måste göras på nationell nivå.

Långa transporttider är ett generellt problem för godstransporter på järnväg. För att kunna precisera exakt vilka moment i transporten som ger upphov till tidsfördröjningar bör en fallstudie genomföras. Förslagsvis i relationen Karlshamn-Göteborg-Oslo där det bör finnas potential för järnvägstransport.

Intervjuerna har inte påvisat några specifika brister avseende interoperabilitet och administrativ hantering för gränsöverskridande transporter. Intervjuerna har dock varit mycket begränsat i antal och inkluderar inte varuägare. Det vore rimligt att föra en bredare dialog kring berörda frågeställningar för att identifiera eventuella brister som skulle kunna motivera ett agerande från Region Blekinge. Det står dock klart att kommuner och regionen behöver ta ledning för att bedriva ett mer offensivt utvecklingsarbete för att godshanteringen ska generera lokala och regionala nyttor. LogPoint (Jönköping) kan stå som förebild för ett sådant arbete.

11.4 Rekommendationer

Denna rapport har sitt fokus på internationella transporter och den infrastruktur och andra transportrelaterade frågor som är av betydelse för Blekinge kopplat till utbyggnaden av stomnätsskorridorer i TEN-T. Internationella transporter via Blekinges hamnar avser primärt godstransporter.

Analysen i denna rapport ger underlag för att bedöma behov av åtgärder och vilka åtgärder som är mest angelägna att genomföra. Åtgärder kan vara av olika karaktär, en del åtgärder i infrastruktur är utredda och lösningar har valts. Andra åtgärder kan vara av policykaraktär.

Region Blekinge har mandat att prioritera objekt i den regionala infrastrukturplanen men är i övrigt främst hänvisad till att påverka andra aktörer. Rekommendationer till Region Blekinge bör därför baseras på en sammanvägd bedömning av hur angelägen en åtgärd är kombinerat med möjlighet att genomföra åtgärden eller att få andra aktörer att fatta beslut om genomförande. Det är också relevant att ta i beaktande när i tiden en åtgärd kan genomföras. Därmed kan en åtgärd som är betydelsefull men där Region Blekinges möjlighet att påverka är liten bedömas som mindre angelägen.

Nedan presenteras en lista över objekt, med förslag till åtgärder och rekommendationer. Förslagen är kvalitativa bedömningar utarbetade av Ramböll och utgör inget uttryck för Region Blekinges prioritering. En del av bedömningen baseras på om en åtgärd kan uppfattas som förhållandevis enkel att genomföra inom överskådlig tid. Principen om enkelhet leder också till att policyåtgärder tenderar att prioriteras högre än byggande.

Åtgärderna har givits graderingar av hur angeläget det är att genomföra åtgärderna. Graderingen är från mindre angelägen (+) till angelägen (++) och mycket angelägen (+++).

Tabell 2 Rekommendationer - sammanställning.

OBJEKT	ÅTGÄRD	REKOMMENDATION	
TEN-T	Revidering av övergripande nät	Precisera vägstråk i relation mot Göteborg och Jönköping som bör inkluderas i TEN-T. Initiera ett påverkansarbete inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Frågan ägs gemensamt av de sydsvenska regionerna.	+++
ALVESTA GODSBANGÅRD	ÅVS för ökad effektivitet	Lyft frågan om en ÅVS inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Region Kronoberg och Trafikverket är möjliga projektägare.	+
HÄSSLEHOLM GODSBANGÅRD	ÅVS för ökad effektivitet	Lyft frågan om en ÅVS inom ramen för det sydsvenska samarbetet. Region Skåne och Trafikverket är möjliga projektägare.	++
BLEKINGE KUSTBANA	ÅVS för längre godståg	Initiera en ÅVS i samarbete med Region Skåne. Region Blekinge och Trafikverket är möjliga projektägare	++

BLEKINGE KUSTBANA	ÅVS för ombyggnad Karlshamn-Karlskrona	Initiera en ÅVS för förbättrad tillgänglighet för persontågtrafik.	+
SYDOSTLÄNKEN	Ny järnväg	Påverkansarbete för prioritering i nationell åtgärdsplan	+++
VÄGAR, BLEKINGE – JÖNKÖPING/NÄSSJÖ	ÅVS för förbättrad framkomlighet för tung vägtrafik	Initiera stråkstudier för tung vägtrafik för att identifiera eventuella åtgärdsbehov och prioritering mellan alternativa rutter. En studie bör även inkludera möjlighet till längre och/eller tyngre vägfordon. Samverkan med regionerna Kronoberg och Jönköping.	+++
VÄGAR, KARLSHAMN-GÖTEBORG	ÅVS för förbättrad framkomlighet för tung vägtrafik	Initiera stråkstudier för tung vägtrafik för att identifiera eventuella åtgärdsbehov och prioritering mellan alternativa rutter. En studie bör även inkludera möjlighet till längre och/eller tyngre vägfordon. Samverkan med Regionerna Kronoberg, Skåne och Halland.	+++
VÄGAR, GENERELLT	Kartläggning	Kartläggning av vägstråk för tunga fordon och för längre fordon i syfte att identifiera eventuella åtgärdsbehov.	+++
INFRASTRUKTUR OCH MARKANVÄNDNING, KARLSKRONA HAMN	Studier för ökad kapacitet	Genomförande av åtgärder för att hantera större momentana trafikmängder på Verkövägen och för framtida ökande volymer generellt. Samverkan med Karlskrona kommun och Stena Line. Frågan om markanvändning ägs av Karlskrona kommun	++
GODSTÅGTRAFIK	Analys av transporttider	Genomför fallstudier för att identifiera de moment som medför mycket långa transporttider med godståg till Karlshamn samt vilka faktorer som medför att kombitrafik till Karlskrona inte har etablerats.	+++
REGLVERK	Sjöfartens avgifter	Medverka i, och ge politiskt stöd till, pågående påverkansarbete som drivs av sjöfartens intressenter	+
MARKNADSDIALOG OCH NÄRINGS- LIVS-UTVECKLING	Samverkan mellan företag	Region Blekinge bör ta ledning för samverkan mellan företag till nytta för regionen. Utveckla dialog med företag och planera för interreg-projekt med näringslivsinriktning.	+++

12. Referenser

12.1 Skriftliga referenser

- East West Transport corridor. *Strategy and action plan*. 2012
- Eliasson & Fosgerau. *Cost-benefit analysis of transport improvements in the presence of spillovers, matching and an income tax*. 2017
- EU. *Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 1315/2013*
- EU. *Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 1316/2013*
- EUCOM. *Baltic Adriatic. Second workplan of the European coordinator Kurt Bodewig*. 2016
- EUCOM. *North Sea baltic. Second workplan of the European coordinator Catherine Trautmann*. 2016
- EUCOM. *Scandinavian Mediterranean. Second workplan of the European coordinator Pat Cox*. 2016
- EUCOM. *Orient East Med. Second workplan of the European coordinator Mathieu Grosch*. 2016
- EUCOM. *ERTMS. Second workplan of the European coordinator Karl Vinck*. 2016
- EUCOM. *Motorways of the Sea. Detailed implementation plan*. 2015
- Fraunhofer. *Cost of non-competition of the TEN-T*. 2015
- SEBTrans-Link. *Baltic link – final report*. 2005
- Ramböll. *Systemanalys för Sydsverige*. 2015
- Region Skåne. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*. 2017.
- Sheffi, Yossi. *Logistics Clusters – Delivering value and driving growth*. MIT-press 2012.
- Tetraplan et al. *Baltic Transport Outlook 2030 Executive report*. 2011.
- Trafikverket. *Feasibility studie Helsingborg – Blekinge*. 2012:155
- Trafikverket. *Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2016*. TRV 2017:062.
- Trafikverket. *Tyngre fordon på det allmänna vägnätet*. Rapport 2014:102
- Trafikverket. *Åtgärdsvalsstudie. E22 Ronneby Öst – Björketorp – Nättraby*. TRV 2016/73013.
- Trafikverket. *Nationella vägdatabasen*. <https://nvdb2012.trafikverket.se/>
- Vägverket. *Godstransporter genom Skåne och Blekinge*. 2006.

12.2 Intervjuer

Anders Sjöblom, Stena Line

Patric Linde, DFDS Seaways

Martin Fredlund, Karlshamns Hamn