

## Blekinge - en nyckel i det transeuropeiska transportnätet



Region Blekinges yttrande till Näringsdepartementet över förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska nätverket (KOM (2011) 650/2 slutlig). Näringsdepartementet N2011/6365/TE

DNR: 111-356-2011

## Blekinge - en dörr för Sverige mot växande ekonomier på andra sidan Östersjön

Inte på någon annan plats i Sverige har de senaste decenniernas omvärldsförändringar påverkat en region lika tydligt som i Blekinge. Regionen har en strategiskt viktig placering med sin närhet till nya EU-medlemsstater och växande ekonomiska marknader i öst och Centraleuropa. Baltic Transport Outlook ser i sin framtidsstudie över transportarbetet 2030 en ökning med gods på järnväg med 40 % och med lastbil över 70 %, nya och ökade godsströmmar i sydöstra Sverige mot Litauen och Polen.

Blekinges hamnar har stor betydelse för landet och svenskt näringslivs möjligheter att ta vara på den expansion som sker i denna del av Europa och österut. Tror vi också att framtidsstudien ökning slår in så är Sverige i starkt behov av fler dörrar in och ut ur landet utöver de som går ner genom Skåne till västra Europa.

Det är med stor förvåning vi tar del av förslaget till TEN-T och konstaterar att Sydöstra Sverige återigen hamnat vid sidan av de prioriterade stråken. Trots den mycket starka utvecklingen av förbindelserna mellan Sverige och främst Litauen och Polen, men även Ryssland, finns inga hamnar, vägar eller järnvägar i sydöstra Sverige med i det föreslagna TEN-T Core Network.



Detta trots att både svenska regeringen och EU-kommissionen genom sina tidigare beslut prioriterat de två Motorways of the Sea projekten (MoS) Karlshamn-Klaipeda (Litauen) och Karlskrona-Gdynia (Polen). De besluten grundade sig på strategiska överväganden och behovet av att utveckla intermodala transporter. Sålunda har nu staten, kommunerna och hamnarna med EU-bidrag påbörjat för Blekinge stora investeringar i hamnarna och logistiksystem.



## Dörren står öppen hos våra grannar på andra sidan Östersjön

Våra långvariga samarbetspartners i Litauen och Polen har föreslagits att fullt ut vara en del av det framtida stomnätet. Prioriterade hamnar och anslutningar behövs på vår sida om svenska företag ska kunna ta del av den starka utvecklingen som sker i östra

Europa, Centraleuropa och via landtransporterna till Asien. Ur ett nationellt export- och tillväxtperspektiv är det därför en nödvändighet att Blekinge som en internationell transportnod blir en fullt integrerad del i ett Europeiskt intermodalt transportnätverk.

#### Men hur är det hos oss?

För utvecklandet av ett hållbart och konkurrenskraftigt intermodalt transportsystem i sydöstra Sverige krävs högt prioriterade hamnar med anslutningar på väg och järnväg till Nordiska Triangeln. I TEN-T förslaget finns inte någon anslutning i järnvägssystemet mellan MoS hamnarna och till Södra stambanan vilket för oss framstår som obegripligt.

#### Varför en dörr på glänt - utnyttja gjorda investeringar och öppna helt

Det är angeläget att vi skapar ett robust järnvägssystem till hamnarna och att kvarstående flaskhalsar och hinder som finns åtgärdas så att full funktionalitet uppnås. Det är en förutsättning för att vi ska kunna tillgodogöra oss resultatet av de investeringar på ca 1,8 miljarder som EU, staten och kommunerna har bidragit med i den upprustning som nu påbörjats i hamnarna och i järnvägssystemet i sydöstra Sverige.

Järnvägssystemet i sydost, dess kopplingar mellan centralorter, hamnar och terminaler är förutsättningen för det intermodala systemet och att öka transporter och resande på järnväg. Visionen i detta är ett sammanhållet tågssystem med Blekinge kustbana, Kust till kustbanan, och Sydostlänken och kopplingar till Södra stambanan.

Karlshamns och Karlskronas hamnar uppfyller kraven från EU på att vara kategori A hamnar i det prioriterade TEN-T systemet. Under första halvåret 2011 visar hamnarna på en stark utveckling. Färjeförbindelsen Karlskrona - Gdynia har flest resenärer mellan Sverige och Polen av landets hamnar och Karlshamn har den enda färjeförbindelsen mellan Sverige och Litauen för såväl passagerare som gods. Tabellen visar relationer i transporter 2010 mellan Karlshamn/Karlskrona hamnar och tre av landets övriga strategiska hamnar.

Produkt	Karlshamn/ Karlskrona	Malmö	Stockholm	Luleå
Gods över kaj (tusen ton)	6 988	9 647	4 435	9 287
Gods enheter (antal)	125 512	228 869	189 311	642
Passagerare (antal)	489 727	164 762	9 085 133	–

Källa; Transportgruppens statistik 2010

Hamnarna i Blekinge har en viktig roll för näringslivet kopplingar med omvärlden i det framtida TEN-T nätverket. Med förbättringar i den landbaserade infrastrukturen får vi en koppling till Nordiska Triangeln och skapar ett mer robust sammanhållet transportnät i landet. Det är rimligt att det skapas en koppling mellan Blekingehamnarna och Södra stambanan för ett fungerande transportsystem till de växande marknaderna i södra och östra Europa och som en koppling till transportkorridorerna mot Asien.

**Vi anser att regeringen bör komplettera TEN-T förslaget!**

- Hamnarna i Blekinge har en strategisk roll för svenska företags kopplingar med omvärlden och det är rimligt att de även fortsättningsvis är prioriterade i TEN-T nätverket och ingår som noder i det föreslagna Core network.
- TEN-T förslaget måste kompletteras med järnvägsanslutningar så att det finns kopplingar mellan hamnarna och Södra stambanan/Nordiska triangeln. I TEN-T programmet har man tydligt påpekat vikten av att inte skapa "dead ends" och flaskhalsar i systemet.

**Region Blekinge**  
Karlskrona 2011-11-30

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Mats Johansson", is written over the typed name and title. The signature is fluid and stylized, with a long horizontal stroke extending to the right.

Mats Johansson  
Regionstyrelsens ordförande