

Transportstråket Baltic-Links betydelse, värde och potential

Beställare: Baltic-Link Association genom Karlskrona kommun
Kontaktperson: Jonas Olsson, Karlskrona kommun

Datum: 2025-04-01
Uppdragsnummer: 1320073674
Utgåva/status: Slutrapport

Uppdragsledare: Olga Petrik
Handläggare: Joakim Ahlberg
Underkonsult: Thomas Ney

Ramboll Sverige AB
Krukmakargatan 21
118 51 Stockholm

Telefon 010 615 60 00
www.ramboll.se

Unr 1320073674

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

Baltic-Link – en internationell transportkorridor för växande marknader	4
Utmaningar med en växande vägtrafik	14
Utmaningar med överflyttning till järnväg	17
Investeringar för säkerhet.....	20
Uppkomst av Baltic-Link	21

Baltic-Link – en internationell transportkorridor för växande marknader

Under 2000-talet har handel med östra Europa utvecklats explosionsartat. Därmed har transportflöden också vuxit och skapat nya transportmönster. För Sverige har denna utveckling haft påtaglig betydelse med en mycket stor tillväxt av transportvolymerna via hamnar med färjeförbindelse mot Polen (Karlskrona – Gdynia och Trelleborg/Ystad – Swinoujscie). Baltic-Link utgör en infrastruktur- och transportkorridor som tillgodoser efterfrågan på befintliga och växande transportvolym i sydöstlig riktning.

Som infrastrukturkorridor omfattar Baltic-Link väg 27 Karlskrona – Göteborg, Kust till kust-banan Göteborg–Kalmar/Karlskrona och färjeförbindelsen mellan Karlskrona och Gdynia. I Göteborg och Alvesta/Värnamo sammankopplas Baltic-Link med stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean i nord-sydlig riktning. I Gdynia ansluter Baltic-Link till stomnätskorridorerna Baltic Sea-Adriatic Sea och Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea.

Som funktionell transportkorridor sammankopplas de stora produktions- och konsumtionsområden i södra Norge och Västsverige med de växande marknaderna i östra Europa. Via Alvesta (järnväg) och E22 kopplas Mälarenregionen och norra Sverige till stråket. Via Värnamo förbinds stråket med den så kallade Jönköpingsnoden som utgör en av Sveriges mest betydande logistikområden.

Erforderlig kapacitet till rätt pris och hög driftsäkerhet har avgörande betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Det höga kapacitetsutnyttjandet på spåren medför inte bara begränsningar att kunna erbjuda tåglägen. Det medför också försämrade driftssäkerhet då hela systemet blir känsligt för störningar, och tidsutrymme för underhåll kan bli bristfällig. Medan vägtransporterna har flera rutter att välja mellan är järnvägstransporterna hänvisade till en rutt som är helt beroende av en länk – Öresundsförbindelsen.

Baltic-Link utgör en alternativ rutt till det dominerande stråket för godstransporter mellan Sverige och kontinenten som utgörs av Södra stambanan mot Malmö och Trelleborg samt motorvägarna till de skånska gränspassagerna. Kapacitetsbristerna i det svenska järnvägsnätet är betydande, inte minst i Skåne, och även med en utbyggnad av kapaciteten mellan Lund och Hässleholm kvarstår kapacitetsbrister norr därom.

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

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

Mr Wojciech Szczurek, former Mayor of Gdynia

Our goal is to connect Baltic-Link, i.e. the road and railway between Gothenburg and Karlskrona, to the Baltic-Adriatic Corridor via Motorway of the Sea Karlskrona-Gdynia. In this way, Sweden and the rest of Scandinavia will reach the growing markets in central and eastern Europe in an efficient and environmentally sustainable way.

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

Funktionellt är Baltic-Link en nordlig utsträckning av stamnätsskorridorerna via Gdynia. Därmed förbinds EU:s östra och sydöstra delar med Göteborg/Oslo samt mellersta och norra Sverige utan att passera den högt belastade Öresundsregionen.

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

Baltic-Link kan tillgodose militära transporter mellan baser och andra anläggningar i Norge, Sverige och Polen, inte minst med tanke på örlogshamnar i Göteborg, Karlskrona och Gdynia. De militära baserna i östra Blekinge har ett mycket strategiskt läge i Östersjöregionen.

Baltic-Link förbättrar förutsättningarna för regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet i stråket som helhet kopplat till långväga internationella och nationella transporter.

Med begränsade infrastrukturåtgärder kan Baltic-Link på kort sikt erbjuda tillförlitliga transporter med acceptabel framkomlighet. På längre sikt bör stråkets infrastruktur utvecklas till att uppfylla de krav som gäller för TEN-T.

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

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

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

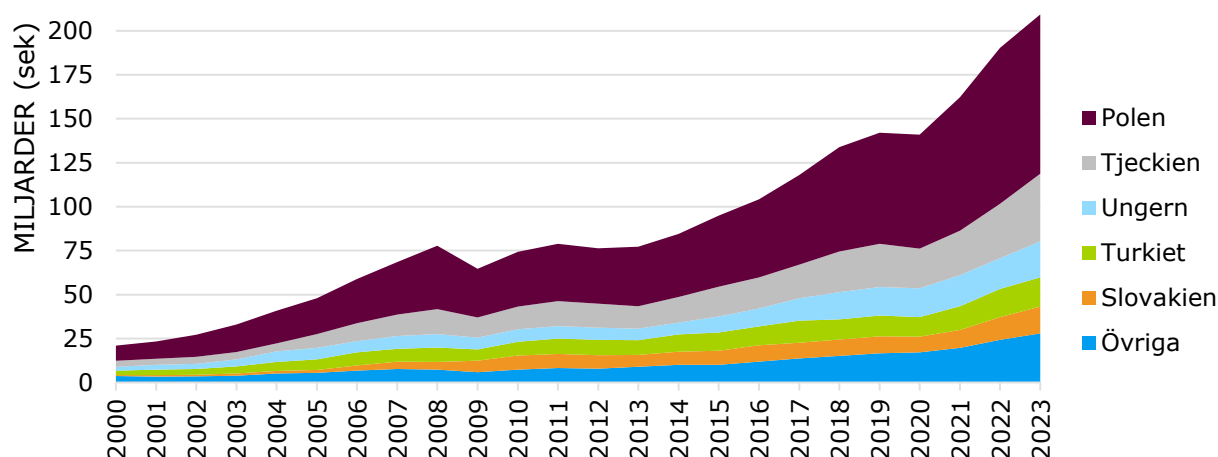
'MoS is also the way to connect short-sea links and maritime transport services with the Core Network Corridors (CNCs) and MoS links are the junctions allowing the connection of different CNCs [...] Supported projects should aim at supporting MoS and Core Network Corridors integration, piloting advanced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

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

Växande handel med östra Europa

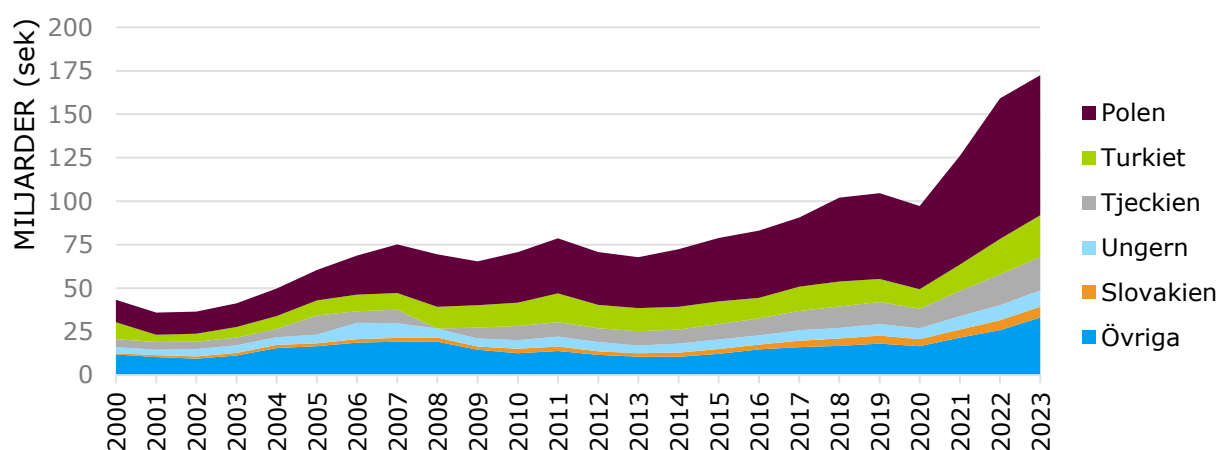
Figur 1 och 2 nedan illustrerar med all tydlighet den växande betydelsen av handelsutbyte mellan Sverige och östra Europa (östra delen av EU, kandidatländerna på Balkan, Turkiet samt Ukraina/Moldavien). Från år 2000 till 2023 har handelsutbytet ökat från cirka 64 miljarder kronor till över 380 miljarder.

SVENSK VARUIMPORT ÖVER TID MED ETT URVAL AV LÄNDER



Figur 1 Sveriges import från 18 länder i och utanför EU¹. (Källa: SCB. Varuimport och varuexport. Totala värden efter handelspartner, bortfallsjusterat. År 1998 - 2023)

SVENSK VARUEXPORT ÖVER TID MED ETT URVAL AV LÄNDER



Figur 2 Sveriges export till 18 länder i och utanför EU. (Källa: SCB. Varuimport och varuexport. Totala värden efter handelspartner, bortfallsjusterat. År 1998 - 2023)

¹ Kategorin "Övriga" representerar Albanien, Bosnien/Hercegovina, Bulgarien, Grekland, Kosovo, Kroatien, Makedonien, Moldavien, Montenegro, Rumänien, Serbien, Slovenien och Ukraina.

Sedan EU-utvidgningen 2004 har Sveriges import från östra Europa ökat med 412%, vilket kan jämföras med importen från hela Europa (exklusive Ryssland och Belarus) som ökade med 182%. Drygt tre fjärdedelar av importen från östra Europa kommer från Polen, Tjeckien och Slovakien. Från Turkiet härstammar drygt en femtedel av importvärdet.

Exporten från Sverige till östra Europa har utvecklats i något långsammare takt. Från år 2004 ökade exporten med 246%. Till övriga Europa (exklusive Ryssland och Belarus) ökade exporten med 132%. Två tredjedelar av exporten sker till Polen, Tjeckien och Slovakien. Drygt en femtedel av exporten sker till kategorin "Övriga länder".

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

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

Mr Mieczyslaw Struk, Marshal of the Pomorskie region, Poland

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

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

Marcus Lindbom, former Chief Commercial Officer, Stena Line

Baltic-Link i europeiskt perspektiv

EU:s politik för transeuropeiska transportnät², TEN-T-politiken, är ett nyckelinstrument för att planera och utveckla en sammanhängande, effektiv, multimodal och högkvalitativ transportinfrastruktur i hela EU. Nätverket omfattar järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfartsrutter och vägar som förbinder urbana noder, sjö- och inlandshamnar, flygplatser och terminaler.

Det främjar effektiva transporter för människor och varor, säkerställer tillgång till jobb och tjänster och möjliggör handel och ekonomisk tillväxt. Det stärker EU:s ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning och skapar sömlösa transportsystem över gränserna, utan luckor, flaskhalsar eller saknade länkar. I synnerhet sedan dess revidering 2024 syftar den också till att minska transporternas miljö- och klimatpåverkan och att öka nätets säkerhet och motståndskraft.

Stomnätet, som omfattar de viktigaste förbindelserna mellan större städer och noder, ska vara färdigställt till 2030. Det utvidgade stomnätet behöver vara färdigt tio år senare, 2040. Det heltäckande nätverket kopplar samman alla regioner i EU till stomnätet och ska vara klart till år 2050. "Motorways of the Sea" är den maritima dimensionen av TEN-T.

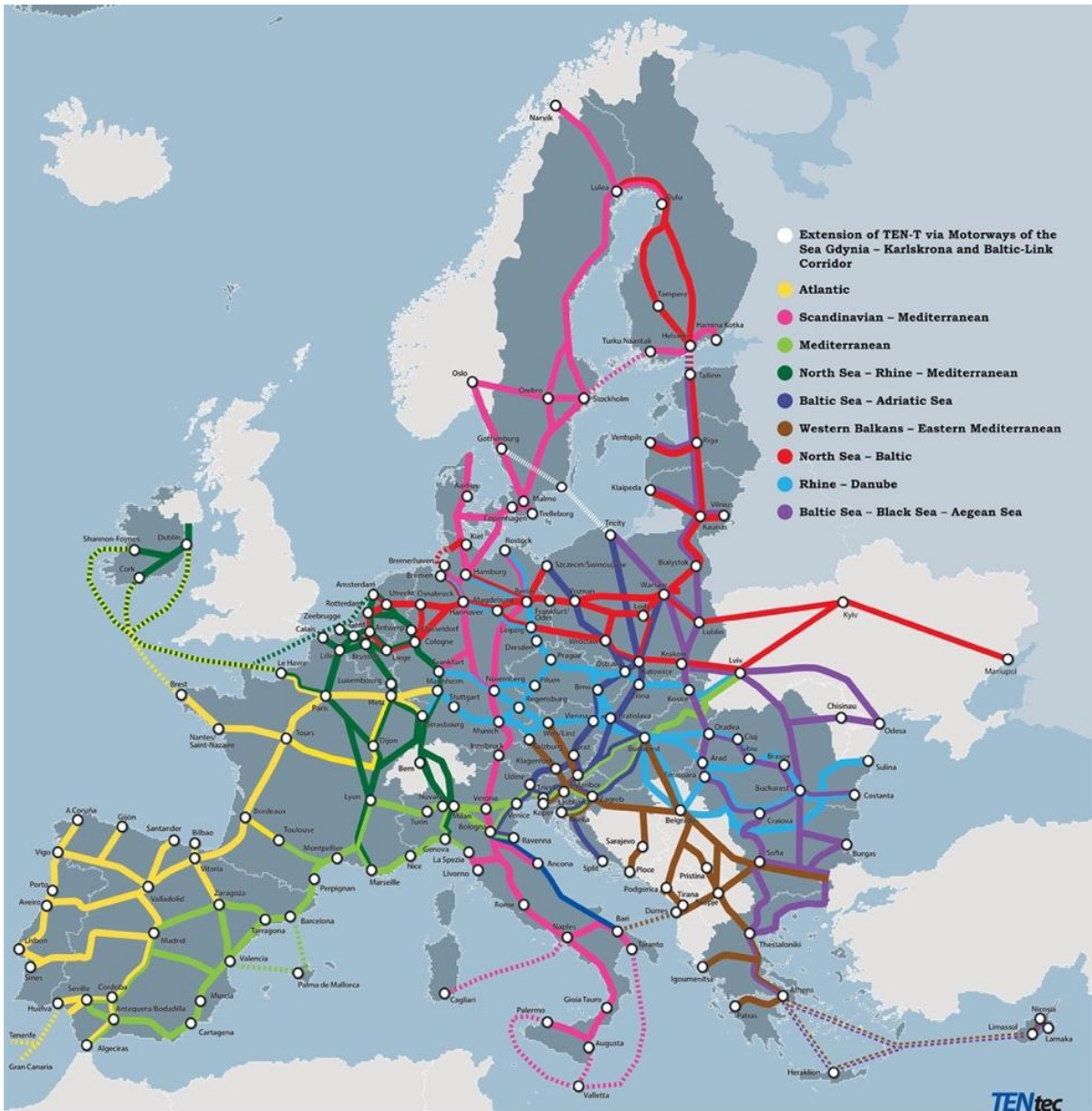
Syftet med infrastrukturkraven för TEN-T-nätet är tvåfaldigt. De säkerställer att användare av transportinfrastruktur kan räkna med en effektiv, pålitlig och högpresterande infrastruktur var de än befinner sig i EU. Detta är viktigt för unionens ekonomiska utveckling och konkurrenskraft samt sammanhållningen i EU. TEN-T ska också tillgodose behov av militära transporter. Kraven säkerställer också utvecklingen av mer hållbara transportformer. De främjar också konkurrenskraftiga tjänster, digitalisering och förbättrar multimodalitet. Kraven gäller bland annat:

- Passagerartåg på stomnätet ska kunna färdas med hastigheter på 160 km/h eller snabbare.
- Det gemensamma europeiska signalsystemet ERTMS kommer att användas över hela TEN-T-nätverket, vilket förbättrar järnvägssäkerhet och effektivitet.
- Järnvägen och terminaler ska kunna hantera 740 meter långa godståg och framföras i 100 km/timme
- TEN-T är grunden för utbyggnaden av laddningsställen och tankställen för alternativa bränslen, såsom vätgas. Förordningen definierar vilka bränslen som ska tillhandahållas samt tekniska krav och andra villkor, exempelvis avstånd mellan tank- och laddställen.

EU-kommissionen har definierat nio stomnätskorridorer som är prioriterade för EU:s medfinansiering av investeringar i transportsystemet. Korridoren Scandinavian-Mediterranean förbinder Sverige/Norge med kontinenten. Gdynia utgör nod i två korridorer, Baltic Sea-Adriatic Sea och Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea. Dessa korridorer sträcker sig genom östra EU till Italien, Grekland och Ukraina.

EU:s transportpolitik har utvecklats från flera parallella policies, bland andra TEN-T för landinfrastruktur, Motorways of the Sea (MoS), Open Skies och Rail Freight Corridors (RFC). Dessa har successivt kommit att samordnas alltmer inom ramen för stomnätskorridorer. MoS anger villkoren för att hamnar ska kunna få medfinansiering, dock utan att specificera sjöfartslänkar³. Färjeförbindelsen Karlskrona-Gdynia ingår i Motorways of the Sea. Under senare år har betydande investeringar gjorts i, och i anslutning till, Gdynia hamn som ingår i TEN-T stomnätverk.

² European Commission (2025). Trans-European Transport Network (TEN-T). Tillgängligt på: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en, den 15 februari 2025



Figur 3: TEN-T Stomnätsskorridorer samt Baltic-Link (Källa: EU, bearbetning av Karlskrona kommun.)

I förordningen om TEN-T år 2013 definierade EU ett nät av vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar av europeiskt intresse. Samma år infördes förordningen om Connecting Europe Facility (CEF) som finansierar EU:s medfinansiering av transportsystemet. Begreppet stomnätsskorridorer utgör en del av CEF som grund för EU:s prioritering av medfinansiering av transportsystemet. I samband med uppdatering av förordningarna år 2024 utökades flera stomnätsskorridorer. Två av de nio stomnätsskorridorer från år 2013 fick en ny utformning och inkluderar transportstråk i Ukraina och Moldavien samt kandidatländerna på Balkanhalvön.

Närsjöfarten är högt prioriterad även för sjöfartslänkar som inte ingår i stomnätsskorridorer, exempelvis Karlskrona-Gdynia. RFC utgör ett samarbete mellan järnvägsmyndigheter för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter. I detta ingår bland annat att förenkla ansökan om tåglägen (one-stop-shop) och att erbjuda förplanerade tåglägen.

Baltic-Link - En pulsåder i södra Sverige

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

I stråkets västligaste del finns Göteborg som utgör landets mest betydande logistikområde, och förbinder stråket med Osloregionen. Viared i Borås har vuxit som lagerområde och har potential att växa ytterligare. Värnamo utgör en knutpunkt där stråket ansluter till lager och terminaler i den så kallade Jönköpingsnoden (Jönköping, Nässjö, Vaggeryd) som också är utpekad som terminal av europeiskt intresse (TEN-T). I Borås planeras för en ny kombiterminal men ännu är inget beslutat.⁴

Alvesta utgör en järnvägsknutpunkt utmed Sveriges huvudstråk för godstransporter på järnväg där godsvagnar rangeras för att kunna transporteras i nord-sydlig, likväl som öst-västlig riktning. I stråkets östra del finns Karlskrona hamn där färjor kopplar samman Kust till kust-stråket med de växande marknaderna i sydöstra Europa. Järnvägsstråket är även av stor betydelse för Mönsterås bruk som genererar stora godstransportvolymmer.

Näringslivet i stråket (exklusive Göteborg) är till stor del skogsbaserat men innehåller också en stor omfattning av tillverkande industrier. För skogsbaserad industri, inte minst Mönsterås bruk, har järnvägen stor betydelse och flera lastplatser i anslutning till kust till kust-banan finns tillgängliga. I Göteborgsområdet är tillverkningsindustrin mer storskalig med exporterande företag som exempelvis Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och SKF. I Baltic-Link-stråkets omland finns även IKEA i Älmhult och Volvo i Olofström som genererar stora transportvolymmer på järnväg.



Figur 4 Transportnät i södra Sverige. (Källa: Trafikverket)

⁴ Borås Tidning (2025), Tillgängligt på: www.bt.se, den 20 februari 2025.

Kust till kustbanan utgör strategisk infrastruktur

Trafikverkets Basprognos 2045 utgår bland annat från beslutade åtgärder i infrastrukturen 2022 - 2033⁵. Bland de större investeringarna i Kust-till-kustbanan samt anslutande järnvägar finns:

- Borås-Göteborg, dubbelspår
- Jönköping/Nässjö/Värnamo, upprustning inklusive ny linje, elektrifiering och höjd hastighet
- Växjö-Räppe, dubbelspår som möjliggör ny station
- Sydostlänken, upprustning Älmhult-Olofström och ny järnväg Olofström-Karlshamn
- Triangelspår Alvesta

Kust-till-kustbanan trafikerades år 2019 av 9 godståg per vardagsmedeldygn. De flesta av dessa tåg trafikerar Göteborg-Älmhult/Olofström via Alvesta. Till år 2045 beräknar Trafikverket att ytterligare 4 godståg tillkommer⁶. Mellan Göteborg och Alvesta är det möjligt att framföra 740 meter långa tåg. Mellan Värnamo och Alvesta finns vissa brister i form av långa avstånd mellan mötesspår för långa tåg. Med lastplatser och kombiterminaler i bland andra Karlskrona (Verköhamnen), Nybro, Alvesta, Limmared och Göteborg är stråket väl förberett för multimodala transportkedjor.

Korridorens omland kan beskrivas som det direkta omlandet där terminaler och industrier är lokaliserade i direkt anslutning till korridoren, eller där kombiterminaler och lastplatser kan användas för godstransporter med korta mataravstånd till terminalerna/lastplatserna. Samtidigt utgör korridoren ett viktigt delstråk för flera transportrelationer. Exempelvis för transporter till och från den så kallade Jönköpingstriangeln, för Volvos transporter till/från Olofström och för Ikea.

Antal godståg per delsträcka	2019	2045
Göteborg-Värnamo	9	13
Värnamo-Alvesta	7	10
Alvesta-Kalmar	1	2

Tabell 1 Antal godståg enligt Basprognos 2045 (Källa: Trafikverket)

Kust till kust-banan trafikerar av 4 persontåg per vardagsdygn och riktning mellan Kalmar/Alvesta och Göteborg⁷. Antalet tåg antas vara oförändrat till år 2045. Resenärer till och från Karlskrona behöver byta tåg i Emmaboda. Därutöver finns en omfattande regional tågtrafik som förbinder stråkets större orter med varandra och med fjärrtåg vid Alvesta. I stråket finns därmed flera delmarknader för regional tågtrafik och där trafikhuvudmännen har för avsikt att utveckla trafiken.

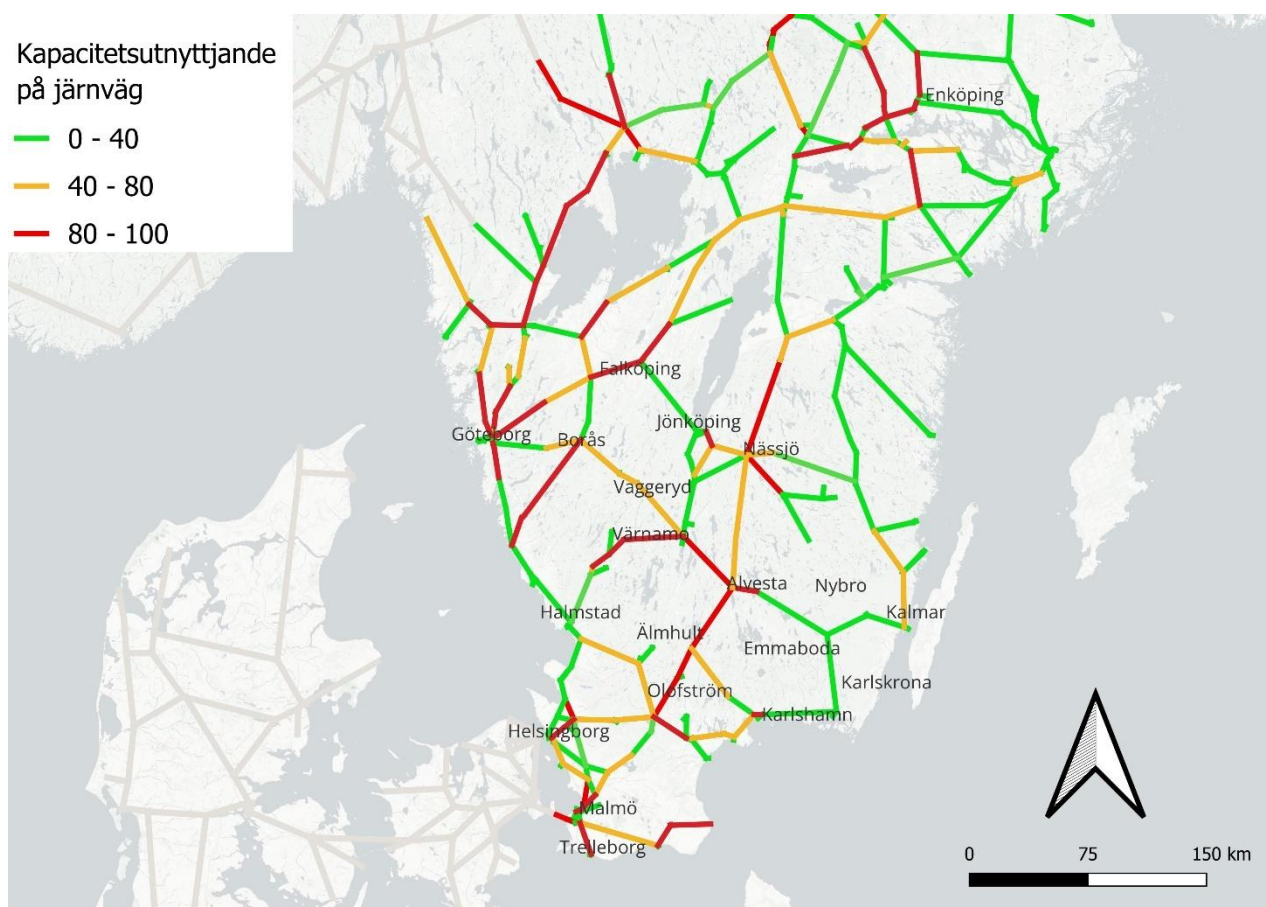
Trafikverkets övergripande kartor över järnvägens kapacitetsutnyttjande visar att det i dagsläget finns gott om ledig kapacitet förutom sträckan Alvesta - Växjö. Till år 2045 beräknar Trafikverket⁸ att tågtrafiken ökar i sådan utsträckning att sträckan Alvesta-Växjö-Värnamo blir högt utnyttjad över hela dygnet. Möjligheterna att utveckla tågtrafiken därutöver blir därmed begränsad, särskilt för persontågtrafiken.

⁵ Trafikverket (2024) Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022 - 2033.

⁶ Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets Basprognoser 2024.

⁷ Trafikverket (2024) Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022 - 2033.

⁸ Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets Basprognoser 2024



Figur 5 Kapacitetsutnyttjande på järnväg överdygnet år 2045. (Källa: Trafikverket, Basprognos 2045)

Trafikverket beskriver⁹ banan som bristfällig avseende användbarhet, kapacitet och robusthet. För delen Borås – Kalmar/Karlskrona anges bland annat följande brister:

- Högt kapacitetsutnyttjande Alvesta-Växjö och Gullberna-Karlskrona C.
- Otillräckliga mötesmöjligheter Alvesta-Växjö och Emmaboda-Kalmar
- Korta mötesspår Värnamo-Alvesta samt Växjö-Emmaboda
- Långa restider för persontåg Borås-Värnamo
- Begränsad lastprofil Borås-Värnamo
- Anslutning till och från Verköterminalen
- Avsaknad av mötesspår Emmaboda-Karlskrona

Vid genomförande av åtgärder är det rimligt att eftersträva den tekniska standard som anges för stamnätskorridorerna.

⁹ Trafikverket (2019). Åtgärdsvalsstudie Borås-Kalmar/Karlskrona.

Karlskrona hamn – en port mot växande marknader

Stena Line trafikerar färjelinjen Karlskrona-Gdynia med 2 - 3 dubbelturer per dag. Sedan åren 2022 och 2023 trafikeras linjen av Stena Lines största färjor i form av Stena Estelle och systerfartyget Stena Ebba. Dessa fartyg har en längd av 240 m och en bredd av 28 m. Kapaciteten är 3 600 lastmeter och 1 200 passagerare. Linjen trafikerades dessutom av Stena Spirit. Som jämförelse har Stena Spirit 1 628 lastmeter. Under 2023 transporterades cirka 147 500 fraktenheter i form av lastbilar, trailers och släp. Även ett fåtal containers (14 TEU) transporterades på färjan.



Figur 6 Antal fraktenheter per år på färjelinjen Karlskrona – Gdynia 2000 – 2023. Uppgifter för åren 2021 och 2022 saknas. (Källa: Sveriges Hamnar)

Under de första fyra åren på 2000-talet skedde en mycket snabb tillväxt av transportvolymen med en tredubbling av antalet lastenheter, från 17 000 år 2000 till 63 000 år 2004. Sedan EU-utvidgningen 2004 har antalet transporterade lastenheter ökat med 132 % till cirka 147 500 enheter år 2023.

Enligt Basprognos 2045¹⁰ kommer antalet transporterade ton via Karlskrona hamn att öka med 12% under perioden 2019 - 2045. Om antalet lastenheter ökar i samma takt innebär prognosen att antalet enheter skulle öka till drygt 149 000 år 2045, det vill säga enbart 1000 fraktenheter fler än år 2023. I föregående Basprognos beräknades godsvolymen till motsvarande 330 000 lastenheter. I efterföljande kapitel sammanfattas några av skillnaderna mellan nuvarande och föregående basprognoser.

¹⁰ Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024.

Utmaningar med en växande vägtrafik

Basprognos 2045

Som underlag för den nationella åtgärdsplaneringen producerar Trafikverket prognoser för trafikens utveckling till det aktuella horisontåret. Efterfrågan på transporter utgår bland annat från prognosticerad utveckling av demografi, ekonomi och utrikeshandel. I jämförelse med föregående prognos (Basprognos 2040) bedöms att efterfrågan på godstransporter blir mer dämpad.

Ytterligare förutsättningar är beslutad politik som bland annat kan påverka kostnaderna för olika trafikslag. Det finns flera betydande skillnader mellan nuvarande och föregående basprognos. I nuvarande Basprognos 2045 antas att sjöfarten får högre kostnader på grund av att sjöfarten numera ingår i handelssystemet med utsläppsrätter. Tidigare reglerades enbart utsläpp av svaveldioxid. Därutöver antas att målet om ett fossilfritt transportsystem år 2045 är beslutad politik där elektrifiering har en avgörande roll, dock utan närmare specifikation. Huruvida detta mål kan uppnås är bland annat beroende av ekonomiska styrmedel som beslutas av regering och riksdag. Trots att elpriset beräknas öka blir driftkostnaden för lastbilstransport billigare eftersom eldrift är billigare än fossildrift. För järnvägstransporter ökar driftkostnaden.

Med hjälp av Samgods-modellen beräknas transportvolym (ton) som fördelas på rutter och trafikslag. I efterföljande steg kan antal ton räknas om till antal lastenheter. I beräkningsförutsättningarna ingår beslutade åtgärder enligt gällande nationell åtgärdsplan. Samgodsmodellen är uppbyggd för att göra prognoser på nationell nivå. Det innebär att på en mer detaljerad geografisk nivå kan orimliga resultat erhållas.

Vi har redan konstaterat att den prognosticerade volymen (antal lastenheter) via Karlskrona hamn för år 2045 redan är uppnådd. Det är förstås orimligt att det inte skulle ske någon ytterligare tillväxt av volymerna de kommande 20 åren. En hypotes skulle kunna vara att fördelningen av tillkommande volymer mellan Sydsvenska hamnar inte ger en rättvisande bild.

I nedanstående text beskrivs flöden enligt Samgods för Basprognos 2045. Denna tar inte hänsyn till underskattningen av framtida flöden via Karlskrona hamn.

Väg 27 – ett strategiskt vägstråk för växande lastbilsflöden

Sveriges transportsystem har i stor utsträckning utvecklats för att tillgodose transporter i nord-sydlig riktning med E4 som den stora pulsådern. I öst-västlig riktning sprids de tunga vägtransporterna ut på flera vägstråk med likvärdig standard (främst 2- och 3-fältsvägar). Ruttvalet för lastbilstransporter beror på avstånd och vägens kvalitet. Besvärlig topografi och passage genom byggda miljöer utgör begränsningar, inte minst för de tyngsta lastbilssektorn.

Väg 27 utgör ett, geografiskt sett, naturligt vägstråk mellan Karlskrona och Göteborg/Oslo. Detta vägstråk bör successivt utvecklas för att medge god framkomlighet för de tyngsta fordonen och för att undvika transporter genom byggd miljö. Därmed finns en potential för att styra vägtransportflöden från vägar som är mindre lämpade för tung trafik.

I nuläget fördelas lastbilstransporter mellan Karlskrona och Göteborg/Jönköpingsnoden på flera rutter, såsom illustreras i figur 7 nedan. Väg 27 erbjuder den kortaste körsträckan mellan Karlskrona och Göteborg. De alternativa rutterna är dock enbart obetydligt längre. Stråken via väg 27 och väg 15 är likvärdiga men väg 27 utgör en bättre koppling till logistikområdet "Jönköpingsnoden". Det finns goda skäl att prioritera ett vägstråk för tung trafik. En sådan prioritering skulle medföra att investeringar kan koncentreras. Sådana investeringar kan avse:

- God framkomlighet och trafiksäkerhet vid framförande av tunga och långa lastbilsekipage
- Utbyggnad av ladd- och tankställen för fossilfria bränslen
- Rastplatser med viss service
- Åtgärder för att undvika trafik i bebyggd miljö

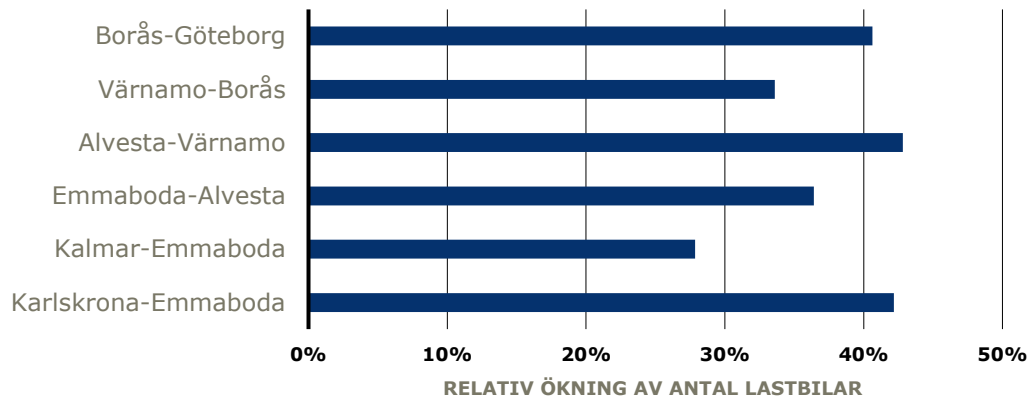
Genom att klassificera väg 27 som nationell stamväg skulle prioritering av detta stråk för tung trafik tydliggöras.



Figur 7 Alternativa ruttval för lastbilstransporter mellan Karlskrona och Göteborg.

Lastbilstrafiken förväntas fortsätta att öka. Baserat på Basprognos 2045 kan antalet lastbilar i stråket komma att öka med i storleksordningen 30-40% under perioden 2019-2045. I figur 8 redovisas en uppskattning av ökat antal lastbilar Karlskrona – Göteborg fördelat på delstråk som motsvarar Kust till kust-banan. Notera att prognostiserat antal lastbilar via färja år 2045 är enbart 1000 fler än år 2023.

RELATIV ÖKNING AV ANTAL LASTBILAR



Figur 8 Ökning av antal lastbilar mellan 2019 och 2045 fördelat på Kust till kust-banans delstråk. (Källa: Samgods bearbetat av Ramboll)

Utmaningar med överflyttning till järnväg

Överflyttning från väg 27 till järnväg

Trots att hela transportsystemet antas vara fossilfritt till år 2045 finns det goda skäl att verka för en överflyttning av godstransport från väg till järnväg. De samhällsekonomiska nyttorna av en överflyttning består av bättre trafiksäkerhet, minskade bullerstörningar och minskade utsläpp till luft (som ej utgör klimatgaser). Med ökad järnvägstransport minskar risken för kapacitetsproblem på vägar i anslutning till de större städerna. Järnvägen är dessutom betydligt mer energieffektivt än transporter på väg. Med en omfattande elektrifiering av transporter och andra verksamheter kan energieffektivitet komma att få allt större betydelse. Om målet om fossilfritt transportsystem inte kan nås till år 2045 uppstår även en samhällsekonomisk nytta avseende klimatutsläpp.

Potentialen för överflyttning från väg- till järnvägstransport beror av flera olika faktorer. Transportkostnader för alternativa transportsätt kan teoretiskt beräknas men företagens logistiska strategier kan inte prognosticeras. Det är dock motiverat att överväga hur många tåg som skulle kunna tillkomma baserat på hypotetiska antaganden om andel av vägtrafiken som överflyttas.

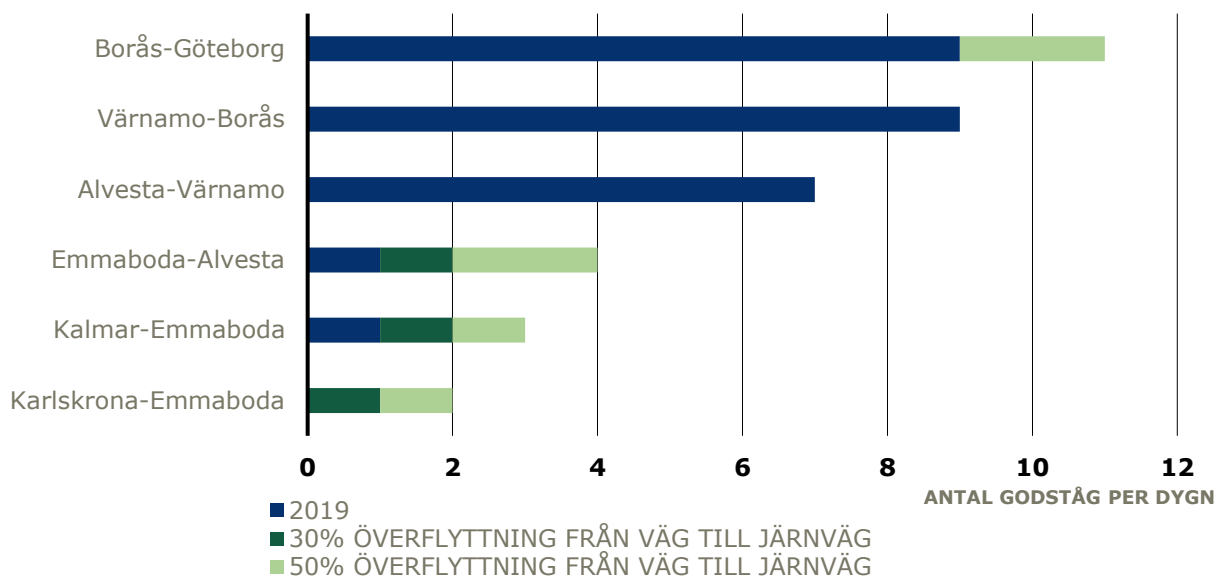
I figur 9 presenteras ett räkneexempel för antal tåg på Kust till kustbanan. I figuren redovisas antal befintliga tåg år 2019 som har varierande tåglängder. Därutöver beräknas hur många tåg som skulle kunna tillkomma om 30% respektive 50% av flödet i stråket överflyttas till järnväg för prognosåret 2045 samtidigt som vi antar att banan huvudsakligen trafikeras med 740 meter långa tåg. Det vill säga att lastkapaciteten per tåg 2045 antas bli högre än i basprognosen.

Av räkneexemplet framgår att om alla godståg år 2045 är 740 meter långa så kan ökade volymer transporteras utan att antalet tåg behöver öka mellan Borås och Alvesta. Detta belyser den stora nyttan av att möjliggöra trafikering med långa tåg. I ovanstående kapitel om Kust till kustbanan indikeras att investeringsbehovet för långa tåg är begränsat eftersom det handlar om relativt få och små investeringar som krävs för att kunna trafikera med långa tåg (otillräckliga mötesmöjligheter samt korta mötesspår på delar av banan).

Med antagandet att upp till hälften av vägflödena överflyttas till järnväg tillkommer två tåg mellan Göteborg och Borås samt 2-3 tåg på sträckan Alvesta-Kalmar/Karlskrona. En sådan trafikökning torde kunna hanteras med begränsade investeringar.

Räkneexemplet indikerar att det är potentiellt möjligt att transportera ökande mängder gods på Kust till kustbanan med begränsade investeringar för långa tåg.

GODSTÅG PER DYGN 2019 OCH TILLKOMMANDE GODSTÅG 2045



Figur 9 Antal godståg per dygn år 2019 samt tillkommande antal godståg år 2040, förutsatt att stråket kan trafikeras med långa tåg (740m) år 2040. (Källa: Samgods data bearbetade av Ramboll)

Utvecklad kombitrafik i anslutning till färja

Enligt en äldre undersökning¹¹ visar att ungefär hälften av lastbilstransporterna till/från färjorna sker i riktning västerut, huvudsakligen på väg 27, medan den andra hälften sker på E22 och väg 28 i riktning mot Mellansverige och Nässjö. Om vi antar att hälften av befintliga lastbilstransporter via färja skulle transporteras på järnväg mellan Karlskrona och Mellansverige skulle ytterligare 4–6 godståg per dygn trafikera sträckan Karlskrona-Alvesta. Dessa tillkommande tåg antas vara 740 meter. Ytterligare åtgärder för att förbättra mötesmöjligheter skulle behövas för denna trafikökning.

Antal godståg per delsträcka	2019	2045	2045+överflyttning
Göteborg - Värnamo	9	13	15–17
Värnamo - Alvesta	7	10	12–14
Alvesta - Emmaboda	1	2	6–8
Emmaboda - Karlskrona	0	0	4–6

Tabell 2 Antal godståg Karlskrona – Alvesta enligt Basprognos 2045 och med antagande att 50% av befintliga lastbilstransporter via färja överflyttas till järnväg.

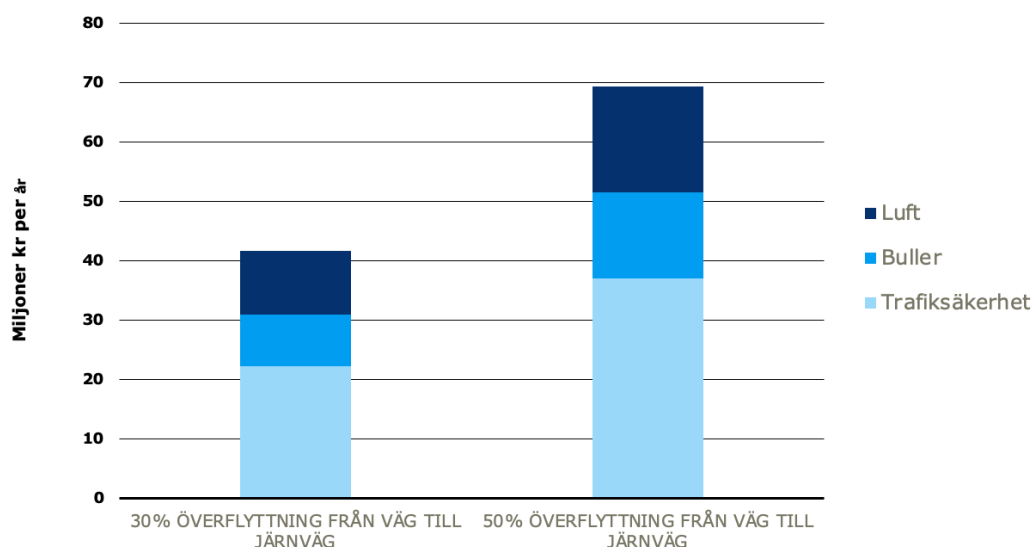
Räkneexemplet visar att godstågtrafik i anslutning till färjetransporter skulle kunna öka betydligt om lönsamma tågtrafikupplägg skulle kunna skapas. Exemplet indikerar också att med givna antaganden skulle dagliga godstågförbindelser mellan Karlskrona och Göteborg respektive Mellansverige vara möjliga.

¹¹ Vägverket (2006) Godstransporter genom Skåne och Blekinge, 2006:109

Samhällsekonomiska nyttor

Med minskad lastbilstrafik uppstår samhällsekonomiska nyttor som redovisas i figur 10 nedan. Eftersom målet om ett fossilfritt transportsystem antas vara beslutad politik blir utsläpp av klimatgaser inte relevant. Däremot kvarstår samhällsekonomiska uppostringar i form av utsläpp till luft (till exempel partiklar från däck), buller och trafiksäkerhet. Den eventuella nyttan av ökad energieffektivitet med överflyttning från väg- till järnvägstransport är inte inräknad. För en fullständig analys av samhällsekonomisk nytta vid överflyttning av transporter från väg till järnväg behövs en mer detaljerad analys.

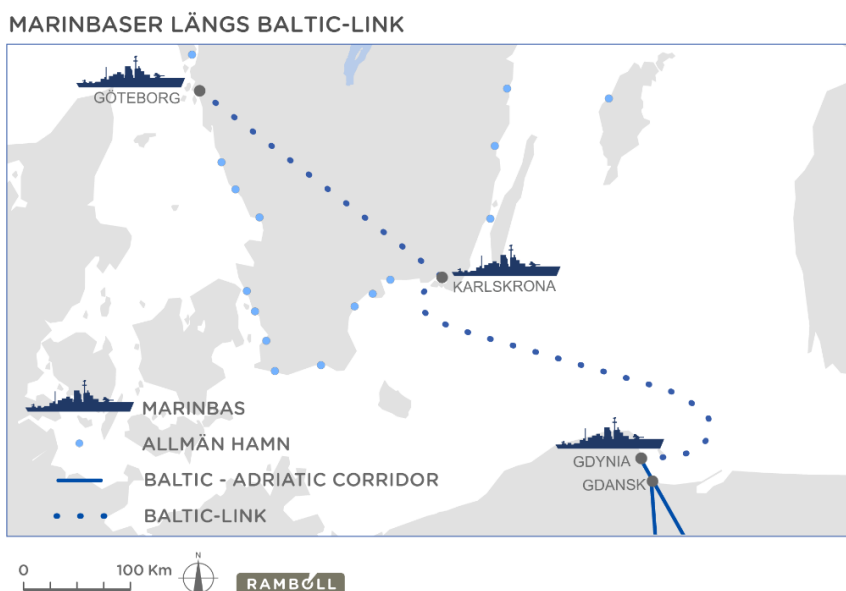
**SAMHÄLLESEKONOMISK NYTTA AV MINSKAD LASTBILSTRAFIK
MOTSVARANDE 30 RESPEKTIVE 50 PROCENTS ÖVERFLYTTNING FRÅN VÄG**



Figur 10 Samhällsekonomisk nytta av minskad lastbilstrafik utifrån scenario med 30 respektive 50 procents överflyttad trafik från väg till järnväg. (Källa: Samgods och ASEK-data bearbetade av Ramboll)

Investeringar för säkerhet

Östra Blekinge har en viktig roll i det svenska försvaret med en av landets två viktigaste marinbaser samt flygflottilj och regemente i Kallinge/Ronneby. Inom det militära samarbetsavtalet mellan Sverige och USA får USA stationera personal och lagra militärutrustning vid 17 militärbaser, bland annat i Ronneby.



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

Trots det geografiskt strategiska läget i Östersjöregionen ligger Karlskrona/Ronneby i "trafikskugga" med avseende på prioriterade transportstråk inom TEN-T. Militära, liksom civila, transporter mellan Sverige/Norge och kontinenten är i stor utsträckning hänvisade till Öresundsregionen där alla transporter behöver passera Malmö eller Helsingborg. Via Karlskrona erbjuds förbindelser till östra Polen men den potentiella militära och civila mobiliteten begränsas av otillräcklig landinfrastruktur som förbinder Karlskrona/Ronneby med övriga Sverige, inte minst de stora försvarsindustrierna och andra militärbaser.

I figur 11 illustreras transportkopplingen Göteborg-Karlskrona-Gdynia. Stråket Baltic-Link har strategisk betydelse för militära transporter i anslutning till militära baser i Karlskrona och Ronneby, som också upplåts till utländsk militär i enlighet med DCA-avtalet mellan Sverige och USA. Ur ett militärt perspektiv utgör Baltic-Link en strategisk infrastruktur, både genom att erbjuda redundans för nord-sydliga transporter i västra Sydsverige och tillgänglighet till baser och hamnar i sydöstra Sverige.

EU:s plan för militär mobilitet¹² innebär att de tekniska kraven för TEN-T ska uppfylla krav för militära transporter som beskrivs i förordningen (EU)2021/1153. Baltic-Link ingår inte i TEN-T och eventuella åtgärder för kombinerade militära/civila ändamål är därför inte berättigade till medfinansiering från EU. I Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026¹³ anges fem målsättningar, bland annat att "Sverige ska intensifiera pågående arbete med att utveckla den militära rörligheten..." samt att "Sveriges militärgeografiska läge (...) ska beaktas vid planering och prioritering av arbetet med att utveckla den militära rörligheten".

¹² European commission (2022). Action plan for military mobility 2.0.

¹³ Regeringskansliet (2024). Försvarsdepartementet. PM 2024-08-01.

Uppkomst av Baltic-Link

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

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

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

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

Medlemmar i Baltic-Link Association:

Alvesta kommun	Tingsryds kommun
Borås stad	Tranemo kommun
Emmaboda kommun	Värnamo kommun
Gislaveds kommun	Växjö kommun
Region Blekinge	Kalmar kommun
Region Kalmar län	Karlskrona kommun
Region Jönköpings län	Lessebo kommun
Region Kronoberg	Ronneby kommun
Västra Götalandsregionen	Svenljunga kommun
Stena Line Scandinavia AB	

Baltic-Link Association ↘↖

www.baltic-link.se

baltic-link@outlook.com