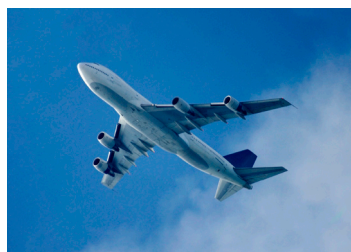
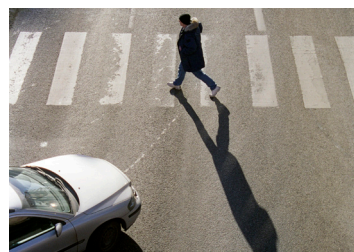


Internationellt perspektiv

PUBLIKATION 2009:99



Innehåll

INTERNATIONELLT PERSPEKTIV.....	1
INNEHÅLL.....	2
1. GLOBALT PERSPEKTIV	3
1.1 INDUSTRI OCH HANDEL.....	3
1.2 NYA HANDELSVÄGAR	3
1.3 KLIMATUTMANINGEN	4
1.4 URBANISERINGEN	4
1.5 EKONOMIN ÅTERSPEGLAS I TRANSPORTSYSTEMET	6
2. SVERIGE OCH OMVÄRLDEN.....	6
2.1 INTERNATIONELLT PERSPEKTIV PÅ TRANSPORTSYSTEMETS UTVECKLING	6
2.2 SVERIGE HAR ETT STORT INTERNATIONELLT BEROENDE.....	7
2.3 DE OLIKA TRANSPORTSYSTEMEN BEHÖVER KNYTAS SAMMAN	8
3. SAMMANHÄNGANDE TRANSPORTSYSTEM I NORDEN	9
3.1 GRÄNSÖVERSKRIDANDE INFRASTRUKTUR MELLAN SVERIGE OCH NORGE.....	9
3.2 GRÄNSÖVERSKRIDANDE INFRASTRUKTUR MELLAN SVERIGE OCH FINLAND.....	11
3.3 ÖRESUND OCH SÖDRA ÖSTERSJÖOMRÅDET	13
4. EUROPASAMARBETET.....	15
4.1 LISSABONAGENDAN FOKUSERAR PÅ HÅLLBAR TILLVÄXT	15
4.2 REGIONAL UTVECKLING	16
4.3 EU:S MILJÖPOLITIK.....	19
4.4 EU:S TRANSPORTPOLICY	21
4.5 GEMENSAMMA AMBITIONER OCH INSTRUMENT	30
5. DET SVENSKA TRANSPORTSYSTEMETS UTVECKLING ÄR AV EUROPEISKT INTRESSE	35
5.1 SVENSKA STORSTADSREGIONER ÄR VIKTIGA EUROPEISKA TILLVÄXTCENTRA	35
5.2 SVENSKA TRANSPORTER PÅVERKAR FÖRHÅLLANDENA I ANDRA LÄNDER	38
6. UTMANINGAR FÖR TRAFIKVERKEN	44
6.1 EU:S ARBETE KOMMER ATT PÅVERKAR FÖRUTSÄTTNINGARNA ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDER	44

1. Globalt perspektiv

1.1 INDUSTRI OCH HANDEL

Den framtida utvecklingen av transporter har studerats av många olika internationella expertorgan eftersom det behövs kvalificerat underlag inför globala och EU-gemensamma överenskommelser och beslut om framtida transport-, energi- och klimatpolitiska inriktningar. En aktuell översikt som sammanställts på uppdrag av EU-kommissionen (TRANSvisions Contract A2/78-2007), betonar att bedömningen av framtida transportmönster kännetecknas av betydande osäkerheter som är relaterade till flera samtidiga drivkrafter som kan få stora effekter för transportsystemets framtida struktur inklusive:

- Externa omvärldsförändringar utanför transportsystemet som rör energi, ekonomi, befolkning, teknologi (särskilt informations- och kommunikationsteknologi) och sociala förändringar,
- Interna förändringar av transportsystemet som sådant, exempelvis infrastruktur, fordon och drivmedelstekniker,
- Policyrelaterade beslut som påverkar institutionella förutsättningar för transportsystemets utveckling, som skatter och avgifter eller regelverk för handel och säkerhet.

Den ökade globaliseringen av handeln och de ändrade logistiska lösningar som då krävs både vad gäller produktion och transportmönster, samt lokalisering av lager, kommer med stor sannolikhet att innebära en fortsatt långsiktig ökning av transportarbetet och då inte minst på väg och till sjöss. Utvecklingen av godsstråk och noder genomgår för närvarande två samtidiga men motsatta utvecklingsriktningar – dels en centralisering, dels en decentralisering. Europeiska och regionala distributionscentra centraliseras till större noder där allt mer gods samlas för vidare distribution. Samtidigt har kapacitetsproblem, framför allt på kontinenten i Europa, inneburit att mindre noder uppstått med en viktig roll i godstransportsystemet. En annan tendens är att särskilda logistikföretag anlitas för transporterna i stället för att företag anlitar transportörerna direkt. Som en följd av detta utvecklas samarbetet mellan speditörer och transportörer allt mer; exempelvis integrerar företagen sina IT-funktioner. Denna optimering av försörjningskedjor leder ofta till att mer volymerberoende transportsätt som sjöfart och järnväg gynnas eftersom samlastning kan ske.

Containrar kan relativt enkelt flyttas mellan lastbil, tåg och fartyg. Därmed blir det enklare att kombinera olika trafikslag till en sammanhängande transportkedja, vilket innebär en stor potential för sjöfarten att utvecklas genom att den ytterligare integreras i transportsystemen.

1.2 NYA HANDELSVÄGAR

Globaliseringen av handel och ekonomi, samt EU:s utvidgning och nya grannrelationer, har lett till ett ökat intresse för nygamla handelsvägar mellan de europeiska och asiatiska marknaderna. Klimatförändringarna och smältande polarisar har också medfört ett ökat intresse för Nordostpassagen. På längre sikt kan detta få betydelse för Sveriges internationella transporter. Samtliga trafikslag berörs.



”Sidenvägen” via Ryssland och Svarta havet är betydligt kortare än sjövägarna via Suezkanalen och Godahoppssunden



Nordostpassagen är betydligt kortare än sjövägen via Suezkanalen vid förflyttningar mellan Kina, Korea, Japan och Västeuropa. Den kan bli farbar om klimatet blir varmare.

1.3 KLIMATUTMANINGEN

Fokusgruppen som arbetat fram underlag för EU-kommissionens dialog om framtida transporter redovisar att de globala utsläppen av växthusgaser ökat med 70 procent mellan 1970 och 2004 och skulle fortsätta att öka med mellan 25 och 90 procent till år 2030 om nuvarande regelverk består. Transportsystemets energianvändning och koldioxidutsläpp förutses då vara ungefär 80 procent högre än idag. (The Future of Transport, Focus Group’s Report 20.02.2009)

För att undvika global uppvärmning med mer än 2°C över den förindustriella temperaturnivån behöver utsläppen av växthusgaser i atmosfären stabiliseras på nivåer som når sin högsta topp inom de närmaste 5 åren och efterhand minskar med ungefär 70 procent till år 2050 jämfört med dagens nivå¹. Dessa kan sedan översättas i maximala utsläpp per person för olika år. Vid en jämlik bördefördelning mellan världens länder bör I-länderna åtminstone komma ned till denna nivå på utsläpp per person. Detta motsvarar att I-länderna måste minska sina totala utsläpp från 2004 med, upp till 40 procent till 2020, 80 procent till 2030 och upp till 95 procent till 2050.

Det är rimligt att utgå ifrån att frågan om transportsektorns klimat- och miljöpåverkan kommer att öka ytterligare. Det politiska trycket när det gäller miljöfrågorna kommer att kräva ett omfattande arbete med syfte att skapa en hållbar utveckling inom transportsektorn.

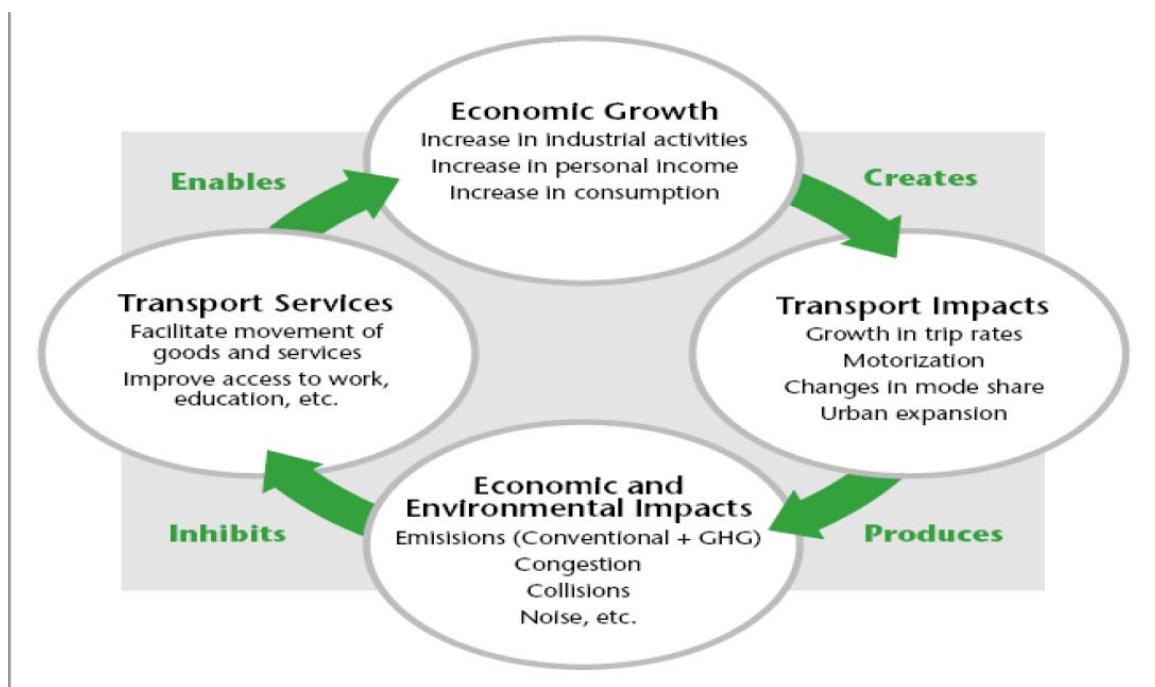
1.4 URBANISERINGEN

Förhållandena i världens stadsregioner får allt större betydelse för såväl världsekonomi som social välfärd och miljö. Numera bor mer än hälften av jordens befolkning i städer och den andelen ökar. De allra största städerna växer särskilt snabbt. Urbaniseringens drivkrafter är i första hand ekonomiska.

¹ Svensk klimatpolitik, Betänkande från Klimatberedningen, SOU 2008:24 (sidan 168-169).

Människor flyttar till städer för att få jobb och inkomster, möjligheter till utbildning och tillgång till service. Verksamheter som etablerar sig och expanderar i städer kan dra nytta av att dela resurser med andra verksamheter, i synnerhet företagsnära tjänster. Närhet och täthet inom en stor och koncentrerad stad innebär att många hushåll och företag får tillgång till en stor arbetsmarknad. Sannolikheten ökar för att utbud och efterfrågan stämmer inom olika typer av marknader. Möjligheterna att lära och utveckla nya idéer tillsammans med andra ökar. Stora städer fungerar som centrum för förnyelse. IT-revolutionen har medfört radikalt förändrade förutsättningar för kommunikation och informationsöverföring oberoende av geografiska avstånd. Världshandelsavtalen har inneburit att fler folkrika länder inkluderats i den globala handelsmarknaden. Konkurrensen om innovationer och idéer skärps. Samtidigt har det visat sig att de flesta innovationer sker på ett fåtal platser. Det finns uppenbart stadsregioner som är mer attraktiva och som kan erbjuda en mer gynnsam miljö för kreativa människor med talang för entreprenörskap. Konkurrensen mellan storstäder har ökat.

Dessa nya ekonomiska villkor driver även på svenska regioners strävan efter ökad marknadspotential och attraktivitet. Marknadspotentialen i en funktionell arbetsmarknadsregion ökar när flera städer och tätorter samverkar i gemensamma nätverk inom geografiskt utvidgade regioner. Snabba och välfungerande transporter är en förutsättning för regionutvidgning. De är också en förutsättning för exempelvis kunskapsutbyte, handel, turism, industriell produktion, finansiella tjänster och idéutbyte i många olika typer av nätverk. Storstadsregionerna spelar en särskilt viktig roll som noder i nationella, europeiska och globala nätverk.



Schematisk illustration av orsakssamband mellan ekonomi och transporter

Källa: World Business Council for Sustainable Development "The Sustainable Mobility Project" 2004 Mobility 2030: Meeting the challenges to sustainability

1.5 EKONOMIN ÅTERSPEGLAS I TRANSPORTSYSTEMET

Det finns ett tydligt samspel mellan förhållandena i ekonomin och i transportsystemet, vilket illustreras i bilden ovan (World Business Council for Sustainable Development "The Sustainable Mobility Project" 2004 Mobility 2030: Meeting the challenges to sustainability). Ekonomisk tillväxt leder till ökad efterfrågan på transporter, som ställer krav på förbättringar i transportsystemet, vilket i sin tur gynnar ekonomin. Efterhand som ekonomin blir allt mer internationell får också förhållandena i transportsystemet en starkare internationell dimension.

2. Sverige och omvärlden

2.1 INTERNATIONELLT PERSPEKTIV PÅ TRANSPORTSYSTEMETS UTVECKLING

Planeringen av transportsystemets utveckling behöver ses i ett internationellt sammanhang eftersom varor, resenärer och information behöver kunna förflyttas över Sveriges och andra länders gränser. Trafikens miljöstörningar och sociala effekter begränsas inte heller av landets gränser.

Handel och produktion involverar ofta aktörer i olika länder. Långväga förflyttningar förutsätter ofta att flera länders transportsystem utnyttjas. Funktionella arbetsmarknadsregioner växer och utvidgas över landsgränsen. Även turismen och gränshandeln ökar. I Haparanda – Torneå och Tornedalen, mellan Luleå och Narvik samt Östersund och Trondheim liksom i den södra fjällvärlden, i det växande influensområdet runt Oslo, i Öresundsregionen samt i södra och mellersta Östersjöområdet ökar utbytet över gränserna.

Efterhand som transportsystemet utvecklas i de norra och östra delarna av den europeiska kontinenten blir östligare stråk allt attraktivare alternativ till hårt trafikerade vägar och banor i västra Europa för transporter i nord-sydlig riktning. Stora investeringar pågår eller planeras med stöd av EU i bland annat Polen och Litauen. Även Tyskland har tagit fram en "generalplan för godstransporter och logistik" med förslag till nationell kraftsamling för att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. (The Federal Government Germany, Freight Transport and Logistics Masterplan)

Efter EU:s utvidgning till 27 medlemmar ökar behovet av välfungerande kontakter med de nya grannområdena i Ryssland, Vitryssland, Ukraina, Turkiet och Nordafrika och landanslutningar till områdena bortom dessa länder. I ett svenskt perspektiv är landvägarna till Kina, Indien och andra delar av Sydostasien särskilt intressanta, eftersom våra inbördes kontakter ökar snabbt. Välfungerande landförbindelser skulle förkorta transporttiden väsentligt jämfört med sjövägarna.

I praktiken innebär detta att planeringen av Sveriges framtida transportnät också måste ta hänsyn till, och förhålla sig till, vad som planeras och genomförs i våra grannländer samtidigt som utvecklingen av transportsystemet i Sverige även berör aktörer i andra länder.

Utvecklingen av det svenska transportsystemet styrs också av EUs lagstiftning och instrument. Både definitioner och egenskaper i form av standard, kvalitetskrav, och funktioner samt villkoren för planering, genomförande och drift påverkas i hög grad av EU. Planeringsarbetet präglas allt mer av

Internationellt perspektiv

EU:s mandat- och programperioder, finansieringsvillkor och kvalitetskrav. Den tid som åtgärdsplanen täcker inkluderar två mandatperioder i EU. Under 2009 väljs ett nytt Europaparlament och en ny Kommission, som ska arbeta i fem år. Gällande program för exempelvis strukturfonderna löper till 2013, därefter väntas nya femåriga program.

2.2 SVERIGE HAR ETT STORT INTERNATIONELLT BEROENDE

Sveriges näringsliv utgörs till stor del av multinationella företag som är beroende av ett globalt utbyte. Deras etableringar i landet måste vara enkelt nåbara från koncernfunktioner i andra länder och det bör vara attraktivt att bjuda in till konferenser och mässor i Sverige. Internationella flygplatser med väl utvecklat linjenät samt snabba och effektiva järnvägsförbindelser för anslutningsresor inom landet, är viktiga i detta avseende.

Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder, vilket ställer höga krav på ett väl utvecklat transportsystem. Exporten utgör 50 procent av Sveriges BNP och importen 40 procent. Svensk varuexport värderas till över 1 000 miljarder kronor per år. Av den svenska exporten går 75 procent till övriga europeiska länder och trenden är att denna andel ökar. En annan tydlig tendens är att globaliseringen av marknaderna och företagen innebär att även transportererna inom näringslivets koncerner numera i allt högre grad är internationella.

Svenska direktinvesteringstillgångar utomlands år 2006 motsvarade 61 procent av Sveriges BNP. Utländska direktinvesteringstillgångar i Sverige motsvarade samma år 54 procent av Sveriges BNP, att jämföras med 5 procent 1990. Till detta kommer också det faktum att Sverige är ett relativt glest befolkat land i Europas utkant med längre transportavstånd och därmed högre logistikkostnader än vad som är fallet på den europeiska kontinenten.

Sveriges ekonomi är starkt internationellt beroende. Trots att Sverige har få invånare och en liten hemmarknad har vi framgångsrika storföretag. Varuexport från småföretag och tjänsteexport växer. Import av ny teknik och nya idéer är viktigt för näringslivets förnyelseförmåga och konkurrenskraft. Vi har ett aktivt internationellt forsknings- och utvecklingsarbete. Sverige har också blivit ett attraktivt turistmål. Turistnäringens exportvärde, det vill säga vad utländska besökare spenderar i Sverige, är större än både järn/stål - och personbilsexporten. (Fakta om svensk turism och turistnäring, 2008 års upplaga, NUTEK)

År 2007 exporterades 68 procent av de varor som producerades i Sverige. EU-medlemskapet innebär att de svenska företagen har fri tillgång till världens största gemensamma marknad som omfattar 30 länder, 20 miljoner företag och en halv miljard människor. Sammantaget medför detta att det finns starka skäl för Sverige att verka för väl fungerande transportsystem såväl inom EU som till regioner som gränsar till EU.

Det stora handelsberoendet, liksom utbytet av kunskap och idéer, och besöksnäringens ökade betydelse - i kombination med Sveriges geografiska läge - gör att det är nödvändigt att ha ett tydligt

internationellt perspektiv när åtgärder som påverkar systemen för passagerartrafik och godstransporter diskuteras.

Sveriges stora och viktiga råvarubaserade industrier finns främst inom gruv-, stål- och skogsnäringarna. De är beroende av ett väl fungerande och väl förgrenat transportsystem i hela landet. Sverige är en aktiv part i EU:s transportpolitiska arbete och verkar särskilt för bättre förutsättningar för internationella godstransporter på järnväg (marknadsöppning och harmonisering av system). Sverige verkar för investeringar i andra länder som knyter Sverige närmare övriga Europa, t.ex. Fehmarn Bältförbindelsen och sjömotorvägarna på Östersjön och Nordsjön och tar i de nationella prioriteringarna hänsyn till hur sådana investeringar i grannländerna påverkar transportflödena.

2.3 DE OLIKA TRANSPORTSYSTEMEN BEHÖVER KNYTAS SAMMAN

Totalt transporteras cirka 90 procent av svensk utrikeshandel med sjöfart (lastfartyg och färjor). Det mesta av dessa volymer passerar genom någon av de svenska hamnarna. Varje år reser cirka 30 miljoner passagerare in och ut ur landet med färjor (Sjöfartsverket).

Drygt 20 miljoner passagerare flyger mellan svenska och utländska flygplatser per år (Luftfartens utveckling, Luftfart 2008, publicerad den 2 juni 2009 på SIKAs webbplats).

I syfte att effektivisera transportsystemet finns behov av att samutnyttja de olika trafikslagen ännu mera. Hamnarna och kombiterminaler i inlandet har viktiga roller som intermodala knutpunkter för godstransporter. Transporterna till och från hamnarna har hittills huvudsakligen skett på vägnätet. Ambitionen är att föra över mer gods på järnväg.

Bedömningar av framtida efterfrågan från transporter som återges nedan har gjorts före den ekonomiska krisen vintern 2008 – 2009.

Till följd av den antagna branschutvecklingen och regionala koncentrationen beräknades godstransportflödena till, från och genom Sverige växa snabbare än de inhemska godstransportflödena. Trenden att utrikeshandeln växer snabbare än BNP bedömdes medföra ytterligare en förskjutning från inhemska till internationella transporter. (SIKA Prognos för godstransporter 2020 2005:9)

Utvecklingen av transportsektorn antogs ställa ökade krav på flexibilitet, tillgänglighet och kvalitet inom gods- och passagerartransporter. Detta inbegriper ett ökat utnyttjande av multimodala transportlösningar där transportkedjan innefattar flera olika trafikslag och ett ökat antal omlastningspunkter. Transportinfrastrukturen inom EU:s medlemsländer har traditionellt sett främst varit nationellt inriktad med respektive huvudstad som nav för transportstråken. En bristande gemensam vision på europeisk nivå har dock lett till en spridning av insatserna och till svårigheter med samordning av den övergripande infrastrukturplaneringen. Utmaningen står i att möta en ökad handel inom den utvidgade Europeiska Unionen och mellan Unionen och tredje land med en infrastruktur som främjar hållbar tillväxt och effektiv logistik.

Under de senaste åren har marknaden för passagerartransporter med flyg växt med ca 5 procent per år. Den kommande globala tillväxten väntades framförallt att drivas av utvecklingen i Asien och Mellanöstern samtidigt som mogna marknader som Nordamerika och Europa beräknades få en något lägre tillväxttakt. Sedan 1990-talet växte utrikesresandet med flyg vid svenska flygplatser medan inrikesflyget varit en mogen marknad.

Kastrup har stor betydelse för de internationella resmöjligheterna i Skåne och Sydsverige. Den fasta förbindelsen över Öresund och utbyggnaden av Öresundstrafiken har gett kraftigt förbättrad tillgänglighet till Kastrup för människor som bor och verkar i Sydsverige. Cirka 30 procent av passagerarna på Kastrup beräknas ha start- eller målpunkt i Sydsverige. (Malmö kommuns yttrande över betänkandet Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet, SOU 2007:70, KS-KOM-2007-00819)

Även flygfraktmarknaden drevs till stor del av ökade volymer inom, samt till och från, Asien. Globalt beräknades fraktmarknaden komma att växa något långsammare än passagerarmarknaden. Fraktflyget från svenska flygplatser har utgjort 20–25 procent av det samlade svenska exportvärdet. Mätt i ton utgjorde flygfrakten dock mindre än en procent av den totala svenska exporten. En väl fungerande infrastruktur för att hantera flygfrakt är av stor vikt för exporten av högvärdigt gods. Sverige har ett gynnsamt geografiskt läge när det gäller att minska obalanserna i de globala fraktflödena. (Revidering av TEN-T riktlinjerna, 29 april 2008, Vägverket, Banverket, LFV, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket)

Traditionellt har en stor andel av det flugna godset fraktats med lastbil från Sverige till flygfraktsnav i bl.a. Köpenhamn, Frankfurt, Bryssel och Amsterdam. De senaste åren har ett antal nya interkontinentala direktlinjer för flygfrakt etablerats på framförallt Stockholm-Arlanda Airport. Detta har ökat andelen flygfrakt som flygs direkt till och från Sverige.

3. Sammanhängande transportsystem i Norden

3.1 GRÄNSÖVERSKRIDANDE INFRASTRUKTUR MELLAN SVERIGE OCH NORGE

Sverige och Norge är viktiga handelspartner både när det gäller export och import av varor och av tjänster. Arbetspendlingen mellan Sverige och Norge är växande och står för en betydande del av trafiken över gränsen. Utveckling av turismnäringen mellan grannländerna, liksom den mer långväga turismen från övriga delar av Europa, förutsätter en väl fungerande infrastruktur. Den omfattande gränshandeln ställer också krav på en väl fungerande infrastruktur mellan länderna.

För att stärka infrastrukturen mellan länderna har respektive lands departement för kommunikationer gett sina väg- och järnvägsmyndigheter i uppdrag att beskriva gränsöverskridande infrastruktur mellan Sverige och Norge samt att beskriva gemensamma problemställningar och utvecklingsmöjligheter kring infrastrukturen.

I Vägverkets och Banverkets rapport (Gränsöverskridande infrastruktur Sverige – Norge, februari 2008) bedöms bl.a. följande områden som viktiga:

- Samsyn vid utveckling av transportkorridorer
- Samarbete om tekniska lösningar och standard för järnväg
- Utveckling av gränsöverskridande regional kollektivtrafik
- Utredning om höghastighetståg
- Drift och underhåll
- Vägklassificering, val av standard samt ägare av vägen
- Vägen mellan Kongsvinger och Torsby
- Samordning av tung trafik
- Metodik för samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser



Trans-European Transport Network och EU:s prioriterade projekt i Sverige och våra grannländer

Följande vägar pekas ut:

- E6 Oslo-Göteborg
- E18 Oslo-Stockholm
- Rv2/Rv61 Oslo (Kløfta)-Karlstad
- E14 Trondheim-Östersund
- E12 Mo i Rana-Umeå
- E10 Narvik-Luleå
- Rv200/Lv239 Kongsvinger-Torsby

Följande järnvägar pekas ut:

- Oslo-Göteborg
- Oslo-Stockholm
- Trondheim-Östersund
- Narvik-Kiruna

Det finns också viktiga beröringspunkter mellan Sverige och Norge i frågor som rör sjö- och luftfart.

3.2 GRÄNSÖVERSKRIDANDE INFRASTRUKTUR MELLAN SVERIGE OCH FINLAND

Efterfrågan på mineraler och andra råvaror på världsmarknaden har lett till ett ökat intresse för gruvbrytning i Pajala-Kolari området på ömse sidor om Torne älv i Sverige och Finland. På ömse sidor av riksgränsen i Pajala och Kolari kommuner planeras en gruvbrytning i nytt järnmalmsfält av motsvarande omfattning som den i Malmberget. Gruvbolaget räknar med produktionsstart 2011. Uttransporterna planeras ske med en kombination av järnvägs- och sjötransporter med start år 2012. Inledningsvis planeras de ske över Kemi hamn. På längre sikt prövas möjligheterna att kombinera med nya hamnar i Kalix eller Narvik.



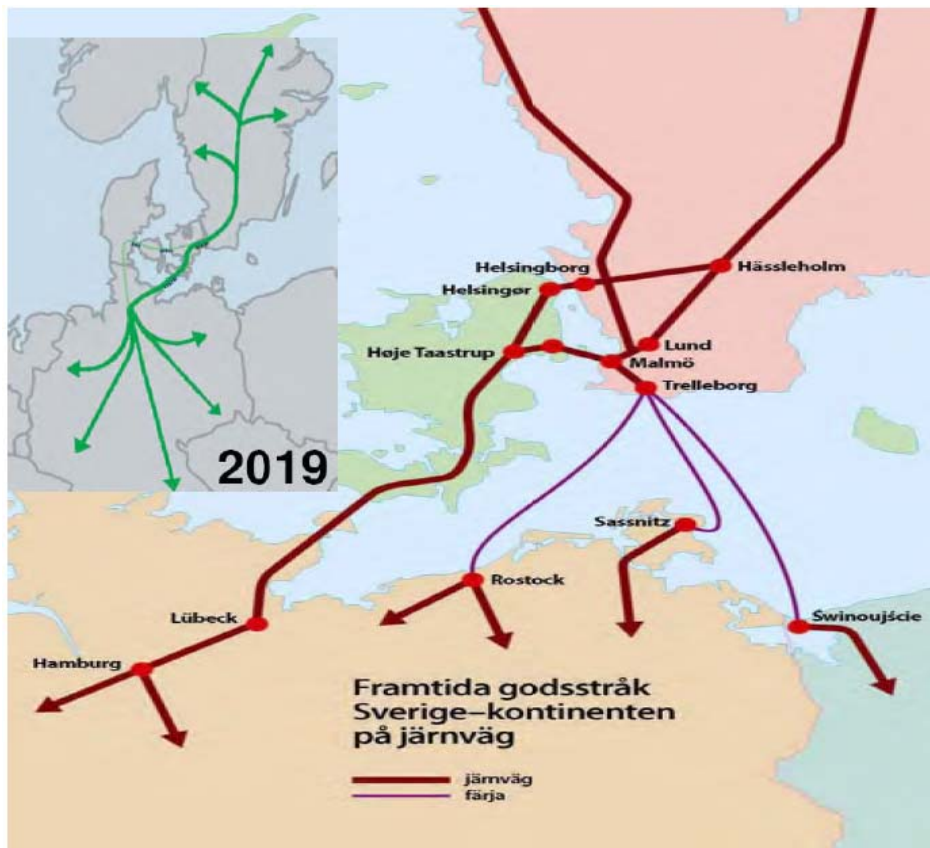
Svenska och finska transportmyndigheter har gemensamt studerat flera olika investeringsalternativ i gränsområdet mellan Finland och Sverige

Källa: Joint Finnish-Swedish Infrastructure Report to the governments

Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket har tillsammans med sina finska motsvarigheter kartlagt infrastrukturen i gränsområdet på uppdrag av de svenska och finska regeringarna för att se vilka behov av infrastrukturinvesteringar som finns. Flera olika kombinationer av järnväg-, hamn- och farledslösningar har studerats och en strategi för stegvis utveckling från 2012 och framåt i tiden har tagits fram. Finansiering av infrastrukturinvesteringar är en knäckfråga. I rapporten berörs även andra gemensamma infrastrukturfrågor mellan länderna (Joint Finnish - Swedish Infrastructure Report to the Governments).

3.3 ÖRESUND OCH SÖDRA ÖSTERSJÖOMRÅDET

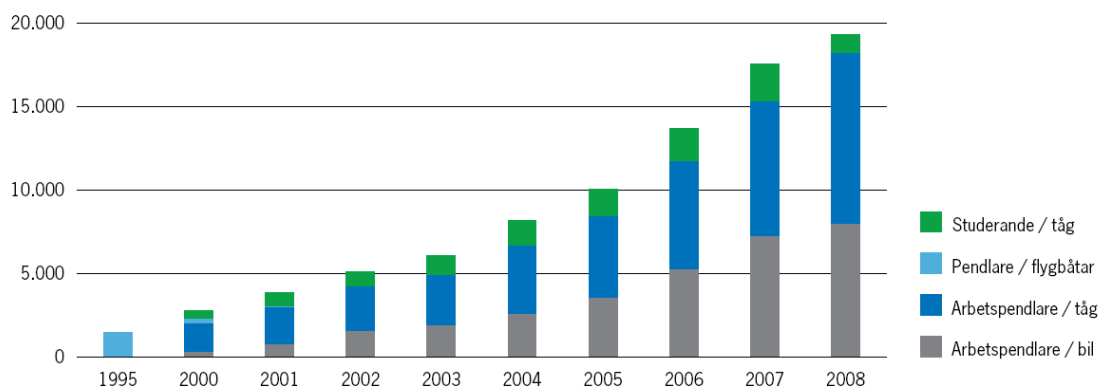
Södra Sveriges landtransportsystem är nära sammanknutet med väg- och spårtrafiksystemen i Danmark, Tyskland, Polen och Litauen. Öresundsförbindelsen är den enda fasta förbindelsen. En fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland över Fehmarn Bält har länge stått på Sveriges önskelista. Redan när Sverige och Danmark kom överens om villkoren för Öresundsförbindelsen var det uppenbart att vi skulle kunna få full nytta av den först när en fast förbindelse över Fehmarn Bält också förverkligats. Planering och byggande av Fehmarn Bält-förbindelsen är främst en angelägenhet för Danmark och Tyskland. Förbindelsen är mycket betydelsefull för Sverige. Om inte genomfart för gods och persontrafik garanteras i Danmark kommer Sverige inte att kunna dra nytta av den nya förbindelsen över Fehmarn Bält. För närvarande inriktas insatserna i Danmark i första hand på att säkerställa förbättrad standard i Fehmarn Bältförbindelsens befintliga landanslutningar (källa: IBU-projektet).



En av flera viktiga frågor i gränsområdet mellan Sverige och Danmark är hur förutsättningarna för godstransporter i Öresundsområdet kommer att förändras när Fehmarn Bältförbindelsen färdigställs år 2018. (Källa: Höghastighetsutredningen i Sverige, Alternativ för fördjupad utredning, Diskussionsunderlag presenterat på partnerskapsmöte i IBU projektet 2009-05-05, Anders Lundberg Railize International)

Gränsöverskridande järnvägstrafik kommer att kunna utvecklas ytterligare vid införandet av det Europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Danmark genomför en landsomfattande satsning för införandet av systemet och det kommer att vara infört i Öresundregionen cirka år 2021. En järnvägskorridor från Stockholm till Neapel kommer att utrustas med ERTMS till år 2020, sträckningen genom Danmark kommer att gå via Fehmarn Bält.

Pendlingen över Öresundsbron



Källa: Öresundsbro Konsortiet

Utveckling av pendlingen över Öresundsbron sedan öppnandet, år 2000 - 2008

(Källa: Öresundsbron och regionen Öresundsbrokonsortiet 2009)

Öresundsbrokonsortiet utarbetar varje år en prognos för den framtida trafiken på bron. Aktuella prognoser tar hänsyn till den inbromsning i ekonomisk tillväxt som har präglat utvecklingen under 2008 och som också kommer att påverka Danmark och Sverige under de närmaste åren. I det mest sannolika scenariot når pendeltrafiken med bil sin kapacitetsgräns år 2043. Vägintäkterna från detta förlopp används i Öresundsbrokonsortiets budgetplanering. I "tillväxtscenariot" når bron sin kapacitetsgräns för biltrafik år 2034.

Enligt Öresundsbrokonsortiet har Öresundsbron fortfarande stor ledig spårkapacitet. Antalet passagerartåg kan tredubblas samtidigt som antalet godståg och fjärrtåg ökar med 80 respektive 120 procent, utan att det blir problem på bron.

För både bil- och tågtrafik krävs dock förbättring av den anslutande infrastrukturen, järnvägsnätet i och omkring Köpenhamn och Malmö. Utan förbättringar i landanslutningarna kan inte alla dessa tåg komma till och från bron. Öresundsbro Konsortiets senaste prognos innebär att 25 000 personer kommer att tågpendla över Öresund varje dag år 2025. Det är fler än dubbelt så många som i dag. Det kommer att kräva att extra tåg sätts in, till exempel i form av tvåvåningsvagnar, eller att antalet godståg begränsas i riktning mot Danmark under morgonrusningen. (Öresundsbron och regionen Öresundsbrokonsortiet 2009).

Internationellt perspektiv

Efter Citytunnelns öppnande år 2011 planeras 10-minuters trafik i rusningstid på sträckan Helsingör–Köpenhamn–Lund. Öresundsbrokonsortiet förutser att det kommer att uppstå trängsel redan inom fem år under morgonens rusningstid.

I *ÖRIB-projektet* dras slutsatsen² att det är dags att börja planera för ytterligare Öresundsförbindelser redan nu. (Öresundsregionen 2025 - Scenarier för trafik- & byudvikling, slutrapport ÖRIB II). I samband med öppnandet av en fast förbindelse över Fehmarn Bält, förutses att i synnerhet järnvägens infrastruktur kommer att byggas ut på Själland. I järnvägssystemet är det kapaciteten på hela sträckan Köpenhamn H - Malmö som bestämmer tågtrafikens omfattning. I praktiken är förhållandena på den danska sidan dimensionerande, eftersom det går fler tåg på delen Köpenhamn H – Kastrup än på själva Öresundsbron. År 2025 förutses behov av 10-minuterstrafik med Öresundståg hela dagen. Då kommer man i närheten av kapacitetsgränsen för godstrafiken, bland annat på grund av hastighetsskillnader mellan tågen samt tunnelförhållandena. År 2025 förutses 60-100 godståg dagligen passera Öresundsförbindelsen. Trafikstyrelsen har bedömt att dygnskapaciteten är cirka 90 godståg. Det innebär, att man behöver finna alternativa sträckningar om järnvägstrafiken ska kunna få en större marknadsandel. I projektet dras slutsatsen att mycket talar för att det kommer att vara kapacitetsbrist på Öresundsförbindelsen inom 20 år.

Sveriges och Danmarks regeringar har beslutat att förbereda nödvändiga beslut med sikte på att verkställa ett svensk-danskt luftrum inom utgången av 2009. Det svenska och danska luftrummet ska samlas i ett gemensamt luftrum för att säkra en mer effektiv styrning av flygtrafiken till fördel för såväl ekonomin som miljön. Ett gemensamt luftrum ska leda till effektiviseringar, flygturerna blir kortare och användningen av flygbränsle minskar. Detta innebär att koldioxidutsläppen minskar. För alla resenärer innebär det kortare restider. (Pressmeddelande 15 maj 2009, Näringsdepartementet)

4. Europasamarbetet

4.1 LISSABONAGENDAN FOKUSERAR PÅ HÅLLBAR TILLVÄXT

År 2000 enades stats- och regeringscheferna om en gemensam strategi för att möta de ekonomiska, sociala och miljörelaterade utmaningar som EU står inför mot bakgrund av den allt mer globaliserade och kunskapsbaserade ekonomin, den åldrande befolkningens framtida behov av vård och omsorg samt klimatförändringar och andra globala miljöhot.

Inom ramen för Lissabonstrategin har EU-länderna beslutat om gemensamma mål till år 2010 för att med gemensamma krafter stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxt, öka sysselsättningen och den sociala sammanhållningen samt säkra en hållbar utveckling. Genom att systematiskt jämföra sig med varandra och gentemot världsledande länder, ska medlemsländerna spurras till framsteg. Strategin går ut på att förbereda EU för övergången till en ekonomi och ett samhälle som baserar sig på kunskaper genom att främja IT, forskning och utveckling, fullborda EU:s inre marknad, gynna konkurrenskraft

² Denna prognos är inte jämförd med trafikverkens prognos.

och innovation, investera i människor och bekämpa social utslagning, stärka EU-ländernas offentliga finanser samt säkra att ekonomisk tillväxt går hand i hand med hållbar utveckling.

En halvtidsöversyn ledde till beslut att varje medlemsstat ska ta fram ett 3-årigt handlingsprogram för genomförandet av Lissabonstrategin i sin nationella politik. Genomförandet följs upp varje år. Sverige har särskilt lyft fram att strategin ska återspegla såväl ekonomisk, social som miljömässig hållbar utveckling och särskilt prioriterat åtgärder för ökat arbetskraftsutbud, ökad ekonomisk öppenhet mellan EU och omvärlden, investeringar i forskning och utveckling, bättre företagsklimat och regelförbättringar, fortsatt integration av de finansiella marknaderna samt hållbar energiförsörjning och klimatutveckling.

Transportsystemet bidrar till att skapa grundläggande förutsättningar för tillgänglighet till arbetsmarknad, kunskap och innovativa miljöer. Det ger också förutsättningar för handel med varor och tjänster. Klimatanpassning och ökad energieffektivitet i transportsystem är också en nödvändig förutsättning för hållbar utveckling.

4.2 REGIONAL UTVECKLING

EU:s strukturpolitik har under årens lopp förespråkade ett sektorsövergripande och integrerat synsätt på ekonomisk och social utveckling i hela EU. Vikten av territoriell sammanhållning betonades särskilt i gemenskapens strategiska riktlinjer för sammanhållningen, som antogs av rådet 2006, där det sades att ”främjandet av territoriell sammanhållning bör vara en del av ansträngningarna för att hela EU skall kunna bidra till agendan för tillväxt och sysselsättning”.

4.2.1 EU:s territoriella agenda och rumsliga utvecklingsplanering

EU:s Territoriella Agenda och Leipzigstadgan om hållbara europeiska städer, antaget vid det informella rådsmötet mellan ministrar med ansvar för fysisk planering och stadsutveckling, som hölls i Leipzig den 24–25 maj 2007, har en lång förhistoria. Den fysiska planeringen inom EU har ingen formellt styrande verkan men utgör en viktig grund för bland annat strukturfonderna. Den territoriella agendan anger följande prioriteringar:

- Polycentrisk utveckling – städer i nätverk
- Nya styrformer mellan stad och landsbygd
- Innovationssystem och klusterutveckling även utanför ”Pentagonen” (EUs ekonomiska centrum)
- Förstärkning och utvidgning av TEN
- Riskhantering avseende naturkatastrofer och klimatförändring
- Förstärkning av ekologiska strukturer och kulturella tillgångar

Den territoriella agendan ska genomföras inom ramen för EU:s och medlemsländernas olika ministrars kompetensområden. Den ska påverka viktiga EU-processer och stärka det politiska inflytandet på flera olika nivåer (multi-level territorial governance).

Leipzig-strategin fokuserar på ett bättre utnyttjande av en integrerad stadsutvecklingspolitik och inkluderar offentliga platser, infrastruktur, energi, innovation och utbildning. Förhållanden i eftersatta

bostadsområden ska särskilt uppmärksammas, exempelvis fysisk miljö, lokal ekonomi och arbetsmarknad, utbildning och kollektivtrafik till rimliga priser.

EUs arbete med att stimulera hållbar tillväxt inom det egna territoriet, enligt den territoriella agendan och Leipzigstadgan, baseras på återkommande redovisningar och uppföljningar av förhållandena i unionens olika regioner. De faktiska förhållandena redovisas återkommande, senast i den femte rapporten om ekonomisk och social sammanhållning (Growing Regions, growing Europe Fifth progress report on economic and social cohesion COM(2008) 371). Kommissionen har också publicerat en grönbok om social sammanhållning (Green Paper on Territorial Cohesion Turning Territorial Diversity into Strength {SEC(2008) 2550}).

Det gemensamma forskarnätverket *ESPON* (European Spatial Planning Observatory Network) bygger på samarbete mellan ledande vetenskapliga institutioner i projektform med stöd av EU-bidrag (Interreg). ESPON tar fram faktabaserat underlag för planering, exempelvis i form av statistiska fakta och analyser av faktiska förhållanden samt prognoser och scenarier för framtida utveckling i EUs olika regioner, städer och större geografiska områden, exempelvis Östersjöområdet. Det nu aktuella programmet ”ESPON 2013” har tillkommit för att stödja policyutveckling relaterad till målet om territoriell sammanhållning och harmonisk utveckling inom hela EUs geografiska område. ESPONs material är bland annat ett viktigt underlag för EUs strukturfonder; en finansieringskälla som inte minst de ”politiska regionerna” utnyttjat för att utveckla sitt arbete med regional utvecklingsplanering i samarbete med andra aktörer.

EU:s sammanhållningspolitik och *strukturfondsprogram* för perioden 2007–2013 syftar till att stödja insatser som bidrar till regional konkurrenskraft, sysselsättning och territoriell sammanhållning. För att stärka den ekonomiska och sociala utvecklingen, och för att främja den territoriella sammanhållningen mellan Europas länder, finansierar EU flera olika program för gränsöverskridande samarbete (Territoriella program/INTERREG). Programmen kan delas in i tre typer:

- Gränsregionala, dvs. samarbete mellan angränsande regioner,
- Transnationella, dvs. samarbete i större makroregioner samt
- Interregionala, dvs. samarbete/erfarenhetsutbyte mellan regioner i hela EU.

Den nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013 anger riktlinjer för strukturfondsprogrammets genomförande i Sverige. Hela landet omfattas av totalt åtta regionala strukturfondsprogram som tilldelats cirka 8,4 miljarder kronor från Europeiska regionala utvecklingsfonden. Tillsammans med nationell offentlig medfinansiering kommer programmen att omsluta ca 18,2 miljarder kronor. Cirka 80 procent av insatserna i programmen ska fördelas till insatsområden som bidrar till att uppfylla målen i Lissabonstrategin. Cirka sju procent av budgeten ska avse transporter.

Sverige deltar i tretton sådana program samt ett program för samarbete över EU:s externa gränser, ENPI Kolarctic (Ryssland). Totalt bidrar EU (genom Europeiska regionala utvecklingsfonden) med

för att främja europasjöfarten. Dessutom betonas genomförandet av prioriterade projekt som Nordiska Triangeln, Fehmarn Bältförbindelsen, Via Baltica med flera. Nordliga Korridoren (Northern Axis) och Bottniska Korridoren (Bothnian Corridor) kan komma att bli delar av ett framtida europeiskt stomnät (core network) för TEN-T.

Avsnittet inkluderar även förslag till åtgärder för att förbättra livskvalitén för medborgarna med fokus på sysselsättning, kontakter med övriga världen och utbytet inom Östersjöregionen. Värden relaterade till kulturhistoriska miljöer och unika landskap betonas särskilt liksom vikten av ökat samarbete mellan universitet och högskolor.

Åtgärder för att förbättra havsmiljön, samt för att förebygga och hantera skador och katastrofer, ingår också i förslaget till Östersjöstrategi.

För att tillgodose behovet av gemensamt underlag för transportplanering i Östersjöområdet förbereds en uppdatering av den tidigare publicerade rapporten Baltic Maritime Outlook, som samtidigt utvidgas till samtliga trafikslag med bedömningar av nuvarande status i infrastrukturen samt flaskhalsar och felande länkar mot bakgrund av prognoser för trafikutvecklingen till år 2030. Avsikten är att samtliga Östersjöländer ska samarbeta om att ta fram rapporten Baltic Transport Outlook och att rapporten ska vara färdig år 2011.

4.3 EU:S MILJÖPOLITIK

EU:s klimat- och energipaket, som godkändes i december 2008, innebär att år 2020 ska utsläppen av växthusgas ha minskat med minst 20 procent jämfört med 1990 års nivå (30 procent om andra i-länder gör jämförbara åtaganden). Andelen energi från förnybara energikällor (vind, sol, biomassa osv.) ska ha ökat till 20 procent av den totala energiproduktionen (idag är andelen förnybar energi cirka 8,5 procent). Man har satt upp bindande nationella mål med större minskningar för rikare länder och begränsade höjningar för de fattigaste länderna. År 2020 ska 49 procent av Sveriges energi komma från förnybara energikällor (biobränsle, vätgas, grön el osv.). Internationella förhandlingar pågår för att nå ett globalt avtal vid FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009 och träda ikraft när Kyoto-avtalet löper ut år 2012. De utvecklade länderna (däribland EU-länderna) ska gå i spetsen för att utveckla och sprida ny teknik och åta sig att följa tuffa och bindande utsläppsmål. EU eftersträvar också ett effektivare internationellt system med utsläppshandel. Långsiktigt skall EU bidra till att den globala temperaturökningen begränsas till maximalt 2°C över den förindustriella temperaturnivån.

Inom EU förutses fortsatt ökning av växthusgaser, även om en stabilisering på nuvarande nivå kan ske i gamla EU medlemsländer (EU15) år 2010 när beslutade regelförändringar slagit igenom. Klimat- och energipaketet anger att transportsektorns användning av förnybar energi generellt ska utgöra 10 procent av sektorns samlade energiförbrukning år 2020. Helhetseffekten av bränslet, inklusive odling och tillverkning måste vara miljömässigt positiv och bränslet ska vara tillgängligt på marknaden. Detta har implementerats i EU:s direktiv om förnybar energi. Förändring av bränsledirektivet har gjort det möjligt att öka inblandningen av etanol och biodiesel i bensen till 10 procent respektive i diesel till 7

procent. För att nå EU:s mål om 10 procent förnybar energi räcker det inte med ökad låginblandning. Det är också angeläget att öka biogasproduktionen.

Inom EU och ECE utvecklas regelverk och provmetoder för bilar utsläpp. Det som väntas få störst inverkan på de lätta fordonens energieffektivitet är EU:s strategi för minskade koldioxidutsläpp från nya bilar. Till att börja med handlar det om krav som skall leda till att nya bilar i genomsnitt inte släpper ut mer än 130 g/km 2015 (införs stegvis från 2012). Mål finns även satt i denna förordning på 95 g/km till 2020. Det är dock mer oklart hur detta skall nås. EU har i sin strategi för nya bilar koldioxidutsläpp även ett kompletterande paket som skall minska utsläppen med ytterligare 10 g/km till 2012. Motsvarande krav som för personbilar håller även på att utvecklas för lätta lastbilar. För tunga fordon saknas en standardiserad provmetod i EU-regelverket för att kunna redovisa bränsleförbrukningen. Sverige driver frågan aktivt inom EU för att få till stånd en standardiserad metod.

Miljöpolitiken har fått en allt starkare ställning inom EU. EU kan besluta om miljörelaterade regler dels för att underlätta rörligheten på den inre marknaden, dels för att skydda miljön. Beroende på syftet är reglerna antingen harmoniserande och lika gällande i alla medlemsländer, eller minimikrav som tillåter att medlemsländerna inför strängare krav.

En halvtidsuppföljning har gjorts av EUs sjätte miljöhandlingsprogram. För att uppnå målen i den tematiska strategin för luftföroreningar föreslås åtgärder för små partiklar och andra former av luftföroreningar. Det kräver att direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa antas och genomförs, att stödjande gemenskapsåtgärder som lagstiftning om utsläpp från tunga fordon antas och att befintlig lagstiftning om utsläpp från industrin (IPPC-direktivet) ses över.

Ett väl utformat regelverk är grunden för EU:s miljöpolitik. Marknadsmekanismer kan också ingå i policymixen för att nå miljömål på ett kostnadseffektivt sätt och för att effektivisera genomförandet. Utsläppshandelssystemet är ett exempel. Kommissionen har nyligen antagit en grönbok om marknadsbaserade styrmedel för miljöpolitiken och närliggande politikområden. Översynen av IPPC-direktivet 2007 kommer också att innefatta en bedömning av om marknadsbaserade mekanismer kan användas för att stärka genomförandet och främja innovation.

En användning av marknaden innebär även att man måste finna ett system för att sätta ett korrekt värde på miljövaror och miljö tjänster. Ett viktigt instrument som kan påverka konsumentbeteendet är en optimal användning av miljörelaterad beskattning.

Kommissionen strävar också efter att den genomsnittliga nivån på miljövänlig offentlig upphandling i EU senast 2010 skall motsvara de nuvarande nivåerna i de medlemsstater som kommit längst i detta avseende. (Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén om halvtidsöversyn av gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram)

Integrering av miljöhänsyn i andra politikområden, inkl transportpolitiken, är en av miljöpolitikens grundläggande principer. Inom transportpolitiken sker detta bland annat under parollen ”ren stadstrafik” (Clean Urban Transport) och ”Åtgärds paket för grönare transporter” (Greening Transport Package).

4.4 EU:S TRANSPORTPOLICY

Inom EU finns ett omfattande samarbete om transporter av gods och människor via vägar, järnvägar, sjövägar och luftfart. EU:s samarbete om transporter handlar bland annat om reglerna för konkurrens mellan transportföretag och insatser för att skapa bättre kommunikationer inom unionen genom transeuropeiska nätverk. Det finns även gemensamma regler för hur fordon ska konstrueras. En viktig del av samarbetet är att transporter ska bli mer miljövänliga. Transportsektorn är en av de sektorer som är mest omgärdad av EU-lagstiftning.

EU:s transportpolitik syftar till att främja ekonomisk och miljömässig effektivitet samt säkra och tillförlitliga transporter inom och utanför den inre marknaden. Genom den gemensamma transportpolitiken skapas gemensamma regler:

- För transporter och de fordon som används för att utföra transporter,
- För att göra det möjligt för transportföretag att arbeta i hela EU på samma villkor som lokala och nationella företag, vilket bland annat handlar om att ta bort nationella monopolsituationer och en översyn av monopolstöd,
- För att förbättra de olika transportsätten och göra dem säkrare genom forskning och utveckling,
- För att hitta sätt att underlätta kombinationer av olika transportsätt så att deras olika fördelar kan utnyttjas så effektivt som möjligt,
- För att utveckla bättre och säkrare navigationsteknik för transporter på såväl land som sjö och i luften

År 2001 lanserade Kommissionen en *Vitbok* som satte agendan för Kommissionens transportpolitik fram till 2010. En halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken gjordes 2006 och redovisades i rapporten ”Hållbara transporter för ett rörligt Europa”. Nu när man närmar sig slutet på denna period är det dags att se framåt och definiera en vision för den framtida transportpolitiken. Kommissionen har lanserat en debatt med utgångspunkt i de stora utmaningarna och möjligheterna som finns inom transportsektorn sett ur ett längre perspektiv (20 till 40 år). Syftet är att ta fram ett meddelande om den framtida transportpolitiken som kan antas av kommissionen i juni 2009.

EU-kommissionen presenterade den 21 januari ett meddelande om ett *sjöfartsområde utan gränser*. Konceptet sjöfartsområde utan gränser syftar till att utvidga den inre marknaden till att även gälla sjötransporter mellan EU-länder genom att ta bort eller förenkla administrativa procedurer i europasjöfarten och därigenom göra sjöfarten mer attraktiv, effektiv och konkurrenskraftig, samtidigt som miljövinster uppnås. Meddelandet har formen av en aktionsplan och kommer att behandlas i Rådsarbetsgruppen. Samtidigt presenterade EU-kommissionen ett meddelande om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018. I meddelandet identifieras centrala områden

Internationellt perspektiv

där åtgärder på EU-nivå ska syfta till att stärka sjöfartssektorns konkurrenskraft samtidigt som sjöfartens miljöprestanda ökar. Strategin omfattar områden såsom europeisk sjöfarts globala konkurrenskraft, kompetensförsörjning, kvalitetssjöfart, internationellt samarbete, närsjöfartens potential samt forskning och innovation. Meddelandet kommer att resultera i Rådsslutsatser.

För att få fram underlag för framtagande av ett meddelande om en ny vitbok har kommissionen tillsatt en fokusgrupp (Källa: The Future of Transport, Focus Groups' Report 20.02.2009), som har redovisat en rapport. Gruppen har försökt att identifiera utmaningar för den framtida transportpolitiken och föreslå en möjlig politik för att möta dessa utmaningar. Fokusgruppens rapport uppmärksammar särskilt utmaningar för EU:s transportsystem som är knutna till

- Åldrande befolkning
- Invandring
- Urbanisering
- Regional integration
- Globalisering
- Klimatförändringar
- Teknologi

Kommissionen har också genomfört särskilda expertstudier som den tidigare nämnda rapporten *Trans Visions*.

4.4.1 Åtgärds paket för grönare transporter

Kommissionen har lanserat ett "åtgärds paket" för att stödja utvecklingen av "Grönare Transporter". Paketet innehåller paraplymeddelandet Grönare transporter, en inventering av vidtagna och planerade åtgärder på gemenskapsnivå, en strategi för att internalisera externa kostnader inom samtliga trafikslag, ett meddelande om åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon, samt ett förslag till ändring av det s.k. eurovinjettdirektivet. Vid TTE-rådet (EU:s ministrar med ansvar för transport, telekommunikation och energi) den 9 december 2008 antogs rådsslutsatser om "Grönare transporter, En strategi för att internalisera externa kostnader" samt "Åtgärder för att minska järnvägsbuller från befintliga fordon". Rådet stödjer principen om internalisering av externa kostnader, samtidigt som vikten av en trafikslagsövergripande ansats, en ambitiös forsknings- och innovationspolitik samt utveckling av intelligenta transportsystem understryks. Anpassning och utveckling av två program *Marco Polo II* samt *Motorways of the Sea* pågår för att stimulera utveckling av hållbara långväga godstransporter över gränserna.

4.4.2 EU:s godstransportstrategi

Kommissionen har tagit initiativ för att göra godstransporterna i unionen mer effektiva och hållbara. Initiativet inkluderar logistik, järnvägsnät för främst godstransporter och europeiska hamnar, gemensamt europeiskt sjöfartsområde och sjömotorvägar. (IP/07/1550 Godstransporter i Europa: Kommissionens nya initiativ för bättre effektivitet och hållbarhet, 2007) Syftet är att främja förnyelsen av teknik och praxis inom infrastrukturen, utveckla transportsätten, förbättra godstrafiken och främja införandet av transportkedjor. Det handlar också om att förenkla administrativa förfaranden och att

öka kvaliteten i hela den logistiska kedjan. Handlingsplanen syftar till att förbättra informationsflödet i samband med fysiska transporter, förenklad administration, höja logistiksektorns kompetens och attraktivitet samt stimulera kvalitetstjänster. Dessutom förespråkas förnyelse av logistiken i stadsmiljö och av långväga transporter längs så kallade ”gröna korridorer”. I de gröna korridorerna kombineras olika transportsätt för godstransporter ”dörr-till-dörr” som är integrerade, miljövänliga, respekterar europeernas livskvalitet och är energisnåla.

Följande områden omfattas av EU:s godstransportagenda:

1. Åtgärder för att stödja ett effektivt utnyttjande av trafikslagen; e-transport och intelligenta transportsystem, hållbar kvalitet och effektivitet, förenkling av transportkedjor, fordonsdimensioner och lastenheter, gröna godstransportkorridorer samt godslogistik i tätortsmiljö.
2. Godsinriktat järnvägsnät.
3. Handlingsplan för att stärka Europas hamnar.
4. Europeiskt sjötransportområde utan hinder.
5. Fortsatt utveckling av sjömotorvägar.

4.4.3 Grönbok om stadstrafik

Kommissionen arbetar för att förbättra människors livskvalité och stärka ekonomin genom att uppmuntra till hållbar mobilitet och öka användningen av rena och energieffektiva fordon i urbana miljöer. Kommissionen har även redovisat en s.k. grönbok om urban mobilitet som uppmärksammar behovet av åtgärder för att förbättra framkomligheten och minska trängseln i städer, förbättra städernas miljö, smartare stadstrafik med stöd av ITS, information och avgifter, hög tillgänglighet med kollektivtrafik, samt trygg och säker miljö för gående, cyklister och resenärer. Finansiering av kollektivtrafik är en nyckelfråga.

4.4.4 TEN-T – infrastrukturplanering på EU-nivå

Strategin för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) syftar till att skapa den infrastruktur som krävs för att den inre marknaden ska fungera väl och för att Lissabonagendans mål för tillväxt och sysselsättning ska kunna förverkligas. Ett annat mål är att garantera transportnätets tillgänglighet och främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Denna strategi bidrar även till att tillgodose EU-medborgarnas rätt till att fritt röra sig inom medlemsstaternas territorier. Genom att främja en hållbar utveckling införlivas dessutom miljöskyddskraven.

Strategin för de transeuropeiska transportnäten TEN-T (Trans-European Transport Networks) blev en del av EU-samarbetet efter Maastrichtföredraget. Orsaken är att en väl utbyggd infrastruktur gör det möjligt för unionens medborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i hög utsträckning utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. TEN-T ska knyta ihop medlemsländernas nät för transporter, telekommunikation och energi för att förbättra kommunikationerna på EU:s inre marknad och binda samman EU:s ytterområden med de centrala delarna av unionen. TEN-T ska bidra till EU:s konkurrenskraft och en hållbar utveckling.

Finansiering av projekt via budgeten för TEN-T kan ske för sådan infrastruktur som återfinns på de kartor som finns i riktlinjerna för TEN-T. Kartorna omfattar vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar, sjömotorvägar och inre vattenvägar. Medel kan sökas för studier och projekt. Studier kan beviljas medel med upp till 50 procent av de totala kostnaderna. Investeringar kan finansieras till högst 30 procent om det gäller prioriterade projekt som korsar nationsgränser, och till högst 20 procent för övriga delar av prioriterade projekt.

4.4.5 TEN-T är en viktig planeringsförutsättning för Sverige

De riktlinjer som antogs 1996, och senast ändrades 2004, omfattar två planeringsnivåer, dels ett *övergripande nät* (järnvägar, vägar, inre vattenvägar, kombinerade transporter, flygplatser och hamnar) dels *tre-tio prioriterade projekt* som ska ha särskilt hög prioritet. I riktlinjerna för TEN-T pekas 30 prioriterade projekt ut. Tre av dessa berör Sverige: den fasta förbindelsen över Öresund, den nordiska triangeln (vägar och järnvägar Stockholm–Oslo–Köpenhamn–Helsingfors) och sjömotorvägar på Östersjön och Nordsjön. Fehmarn - Bältförbindelsen är ett prioriterat projekt som kan få särskilt stor betydelse för Sverige. Även Via Baltica Rail (järnväg mellan Tallinn, Riga, Kaunas och Warszawa) samt utbyggda väg- och spårförbindelser från Gdynia söderut till Wien kan påverka den framtida användningen av transportsystemet inom Sverige på ett betydande sätt.

Sverige har de senaste åren erhållit *bidrag till finansiering* av projekt inom TEN-T från EU på 200–300 miljoner kronor per år. De bidrag till infrastrukturinvesteringar, som Sverige erhållit från TEN-T genom åren, har underlättat finansieringen av projekt som är prioriterade ur ett europeiskt och svenskt perspektiv.

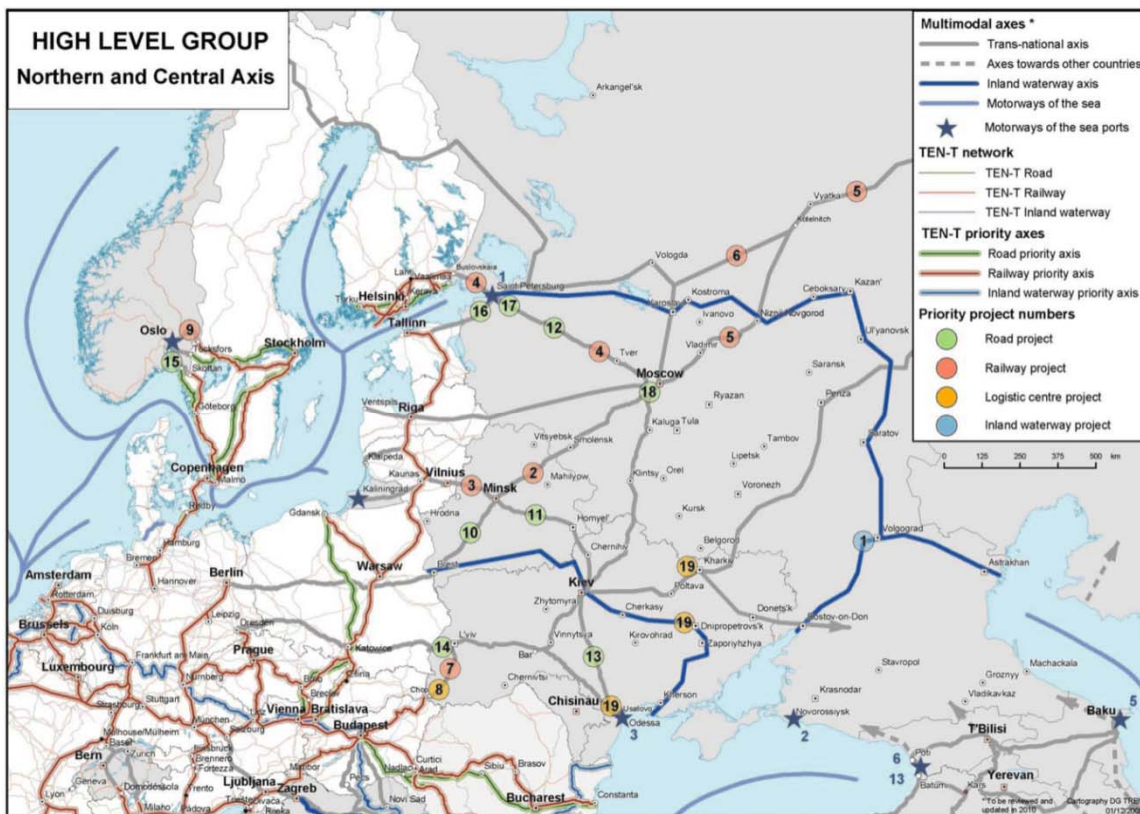
TEN-T är också viktigt för att ge Sverige möjlighet att påverka *prioriteringen av investeringar i infrastruktur på europeisk nivå*, med målsättningen att förbättra förutsättningarna för svenskt näringsliv. Det är därför angeläget att Sverige är en aktiv part i TEN-arbetet. 85 procent av budgeten för TEN-T ligger i det fleråriga programmet Multi-Annual Programme för perioden 2007 – 2013 som kommissionen nyligen beslutat om. Sverige får bidrag till två stora projekt: 52 miljoner euro till Citytunneln i Malmö och 56 miljoner euro till E20 Norra länken i Stockholm. Utöver detta har Sverige beviljats mindre bidrag till ett antal projekt, däribland E6 vid Vellinge och Haparandabanan. Ett antal projekt kopplade till förbättringar av infrastruktur i och i anslutning till centrala svenska hamnar har under senare år också fått medfinansiering från TEN-T.

Enligt näringsdepartementets fakta PM till riksdagen (Regeringskansliet Faktapromemoria 2008/09: FPM Riktlinjer för de Transeuropeiska transportnätverken (TEN-T) Näringsdepartementet 2009-02-10) har TEN-T lett till märkbara positiva förändringar. Nationella vägnät och järnvägsnät har kopplats samman på många ställen och gränsöverskridande järnvägar har börjat bli driftskompatibla. TEN-T har också varit viktigt för att driva på utvecklingen när det gäller intelligenta transportsystem (ITS) och bättre interoperabilitet.

TEN-T kompletterar nationella infrastrukturinvesteringar med ett mer övergripande och mellanstatligt perspektiv. Inom Sverige har TEN-T framförallt bidragit till en snabbare utbyggnad av väg- och

Internationellt perspektiv

järnvägsförbindelserna inom Nordiska triangeln. Kommissionen har beslutat medverka till finansiering av investeringar i höghastighetsmotorvägar till sjöss mellan Trelleborg och Sassnitz samt mellan Karlshamn och Klaipeda. Även angelägna projekt utanför Nordiska triangeln med ett europeiskt mervärde har kunnat påskyndas. Planering och genomförande av fördjupade farleder och andra investeringar i hamnarna i Göteborg och Norrköping har också beviljat bidrag från TEN-T. Den hittillsvarande modellen för TEN-T har haft fördelar när det gäller att koncentrera medlen till de mest prioriterade stråken, men också gett möjlighet till att finansiera projekt som ligger utanför dessa prioriterade stråk. Det har inneburit en ökad geografisk spridning av bidragen. TEN-systemet har fått en ökad legitimitet inom landet. I mer än hälften av Sveriges län har TEN-finansierade studier eller utbyggnadsprojekt genomförts.



EU-prioriterade projekt inkl Nordiska Triangeln, sjömotorvägar (Motorways of the Sea) samt Den Nordliga Korridoren (The Northern Axis) - en av fem Trans-Europeiska Transportkorridorer som redovisades av en högnivågrupp som arbetat under ledning av Loyola de Palacio år 2005 i rapporten "Nätverk för fred och utveckling" (Network for Peace and Development)

4.4.6 Revidering av TEN-T kan ge nya möjligheter för svensk infrastrukturplanering

Sedan Kommissionen år 2007 aviserade att den avsåg att revidera riktlinjerna 2010 har ett antal konferenser hållits och kommissionen har initierat olika analyser av bland annat transportflöden. Kommissionen inledde den mer formella delen av revideringen genom att den 4 februari 2009 publicera "Grönbok – Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin. Bättre

Internationellt perspektiv

integrering av de transeuropeiska transportnäten” för att främja den gemensamma transportpolitiken. Bakgrunden till grönboken är att TEN-T behöver utvecklas i syfte att uppnå en hållbar ekonomisk utveckling och för att stärka EU:s roll i en ökande globalisering samt att förbättra kommunikationerna med unionens grannländer. Klimatfrågan utgör också en betydande utmaning där transporter och infrastruktur kan spela en viktig roll. Enligt EU-kommissionen behöver TEN-T policyn bli mer fokuserad och tydligare för att målen ska kunna nås. I grönboken, som varit föremål för en bred diskussion om den framtida policyinriktningen av TEN-T, presenterar EU-kommissionen några olika inriktningar för TEN-T. Bland dessa ingår en utveckling av ett ”stomnät” (core network), med viktigare stråk och noder, liksom viktigare satsningar på ITS. Därtill ska det finnas en systematik för att identifiera projekt, korridorer och nätverk. TEN-T-strategin ska se till att transporterna fungerar på bästa möjliga sätt med stöd av integrerad och innovativ infrastruktur som är väl anpassad till den tekniska utvecklingen inom sektorerna för energi, infrastruktur och fordon. Strategin ska i större utsträckning än hitintills återspegla de fastställda EU-målen inte bara inom transportsektorn utan även i ett bredare politiskt, samhällsekonomiskt, miljömässigt och institutionellt europeiskt sammanhang.

4.4.7 Sveriges synsätt

Enligt näringsdepartementets Fakta PM till riksdagen, som utarbetats efter en snabbremiss till de närmast berörda verken, stödjer Sverige kommissionens alternativ 3. Förslaget har framförlallt två tilltalande egenskaper: att de prioriterade projekten ersätts med ett sammankopplat nätverk och att det även fortsättningsvis kommer att finnas ett mer omfattande nätverk. Sverige ser det också som angeläget att följande tre perspektiv belyses i det fortsatta arbetet:

- Nya transportströmmar
- Klimatanpassning och samordning mellan trafikslagen
- Råvaruförsörjning

Näringsdepartementet skriver att Sverige bör agera i nära samarbete med andra östersjöländer i frågan om revideringen av TEN-T riktlinjerna för att öka genomslagskraften. TEN-revideringen kan ses som en del av den kommande Östersjöstrategin som ska antas under det svenska ordförandeskapet. Den största utmaningen när det gäller framtida utveckling av transporter i Östersjöområdet är att minska avståndet mellan detta område och EU:s ekonomiska centrum, vilket skulle underlätta ett större deltagande i EU:s inre marknad. Detta kan uppnås om transportsystemen inom och utanför regionen (dvs. Europeiska unionen, Norge och Ryssland) förbättras. Dessutom är transportinfrastrukturen särskilt svag i den östra och sydöstra delen av Östersjön på grund av arvet från Sovjettiden. Östersjön används fortfarande inte till sin fulla potential som en integrerad del av transportsystemet i regionen. Ett enigt trafikutskott, som har lämnat ett utlåtande till EU-kommissionen, anser att det behövs ett transportnät som gör att de olika trafikslagen kan samverka effektivare. Transportnätet måste också göra det möjligt att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna. Det europeiska transportsystemet måste bli mer miljövänligt och medel satsas på klimatsmarta lösningar. Utskottet framhåller även behovet av insatser för att minska infrastrukturens sårbarhet vid ras, skred, storm och översvämningar till följd av klimatförändringar. Bland nya prioriterade initiativ vill utskottet inkludera den norra axeln som länkar samman de nordliga delarna av Sverige, Norge, Finland och Ryssland.

Utskottet vill också inkludera den nordsydliga transportkorridor, som förbinder Barentsområdet i norra Sverige och Finland med ländernas södra delar.

Dessa projekt har pekats ut av en arbetsgrupp från transportministerierna i de nordisk-baltiska länderna (Sverige, Finland, Danmark, Norge, Estland, Lettland och Litauen) som på svenskt initiativ utarbetat ett gemensamt positionspapper inför grönboken. Detta papper överlämnades till kommissionen i november 2008. De viktigaste slutsatserna i positionsappret är att det i revideringsarbetet är viktigt att särskilt uppmärksamma näringslivets behov av råvarutransporter, behovet av goda förbindelser med tredje land, vikten av att beakta klimatförändringarna samt vikten av att kunna genomföra horisontella projekt, bland annat när det gäller ITS. Vidare fastslås att Nordiska triangeln även fortsättningsvis bör ses som ett prioriterat projekt, liksom sjömotorvägarna. När det gäller eventuella nya prioriterade projekt förs bland annat den Nordliga Korridoren och Bottniska korridoren fram.

Den Nordliga Korridoren (The Northern Axis) är en av fem Trans-Europeiska Transportkorridorer som redovisades av en högnivågrupp som arbetat under ledning av Loyola de Palacio år 2005 i rapporten "Nätverk för fred och utveckling" (Network for Peace and Development).

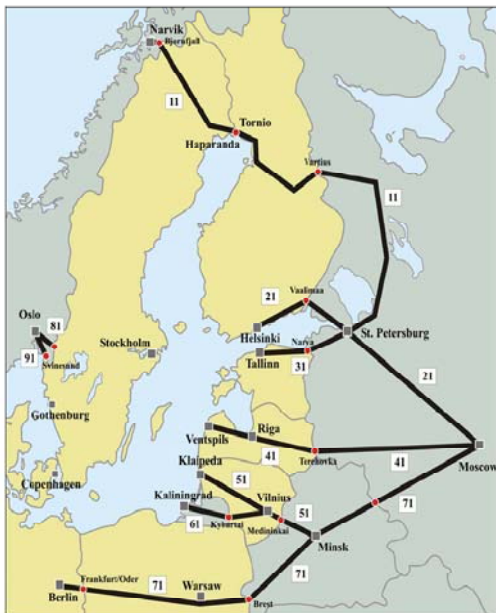


Figure 4.1 Map of road branches of the Northern Axis and their codes

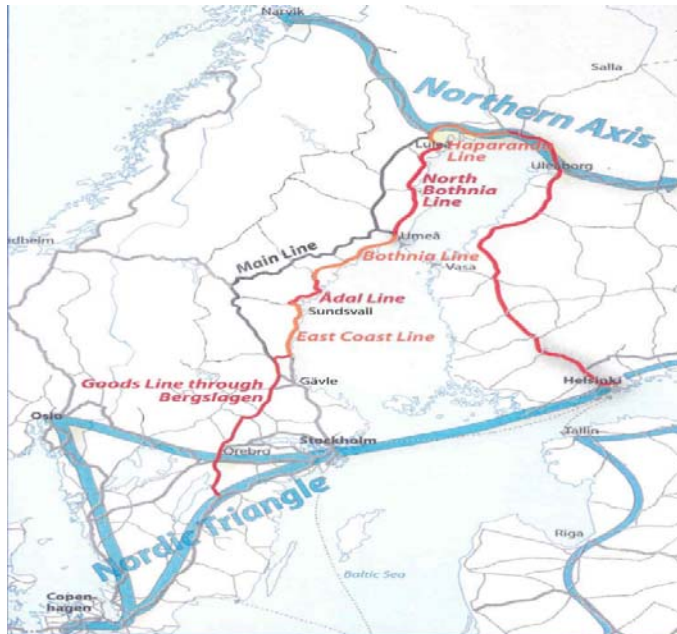


Figure 4.2 Map of railway branches of the Northern Axis and their codes

Den Nordliga Korridoren (Northern Axis) med olika förgreningar i Östersjöområdet

Källa: The Northern Transport Axis Pilot for the analytical support framework to monitor the implementation of the infrastructure and "soft" measures proposed by the High Level Group Draft Final Report

Banverket och dess finska motsvarighet har gemensamt sökt EU-bidrag för att studera behov och möjligheter att bygga ut transportkorridoren runt hela Bottniska Viken på sikt. **Bottniska korridoren** är en strategiskt viktig transnationell länk i Europas godstransportsystem. Den går på såväl svensk som finsk sida och binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Korridoren knyter samman "NEW" inom Northern Axis med Nordiska triangeln. Korridoren får också en viktig betydelse för de öst-västliga transportstråken Finland-Sundsvall-Östersund-Trondheim och Vasa – Umeå - Mo i Rana.



Bottniska korridoren

Källa: Banverket

4.4.8 Framtida stomnät i Östersjöområdet (Baltic Core Network)?

Vid valet mellan alternativa lösningar för den fortsatta utvecklingen av TEN-T förordade trafikverken ett övergripande TEN-T och ett stomnät bestående av dels ett geografiskt nät, dels så kallade begreppsbaseade delar. Grunden för ett Stomnät för Östersjöregionen (Baltic Core Network) bör vara de prioriterade TEN-T projekten i regionen, vilket leder till att regionens infrastruktur knyts ihop med övriga EU och med dess grannländer på ett effektivt sätt och därigenom skapar förutsättningar för ökad tillgänglighet och en hållbar ekonomisk utveckling.

Baltic Core Network bör vara trafikslagsintegrerande och spegla utvecklingen av transportflöden i sydlig och östlig riktning samt utgå från marknadens behov. Det initiativ som tagits vad gäller framtagande av en utredning om godsflöden och infrastruktur i Östersjöregionen, Baltic Transport Outlook, vilken för övrigt återfinns i det aktuella förslaget till strategi och action plan för Östersjöregionen, kommer att utgöra ett viktigt underlag för identifieringen av ett Baltic Core Network.

4.5 GEMENSAMMA AMBITIONER OCH INSTRUMENT

EU:s lagstiftning och instrument syftar till att stimulera önskad utveckling. EUs arbete inom transport-, miljö- och det regionala utvecklingsområdet genomsyras bland annat av strävan efter

- Ökad effektivitet
- Minskade miljöstörningar och ökad klimatanpassning
- Säkerhet
- Social sammanhållning
- Hänsynstagande till EU:s grannregioner ("Externa dimensionen")

Åtgärder i transportsystemet är centrala i strävan efter minskade miljöstörningar och utsläpp av klimatpåverkande gaser, eftersom en så stor del av både miljöstörningar och koldioxidutsläpp från fossila bränslen härrör från fordon och drivmedel.

Åtgärder som leder till effektivare användning av transportsystemet påverkar både miljö- och ekonomi på ett positivt sätt. Inom transportsektorn krävs också betydande insatser för att förbättra trygghet och säkerhet. Förbättrad tillgänglighet i transportsystemet är samtidigt ett av flera politiskt verksamma medel att stimulera social sammanhållning och främja hållbar utveckling. Det finns många orsaker till att transportsystemet är ett av de mest reglerade politikområdena inom EU. Nedan ges några aktuella exempel på EUs politikinriktning, lagstiftning och instrument som berör transportsystemet.

4.5.1 Infrastruktur

Åtgärder för att underlätta rörlighet av varor, tjänster och personer inom EU:s inre marknad och i förhållande till "tredje land" inriktas allt mer på att skapa ett övergripande EU-gemensamt och miljöanpassat transportnät, som inkluderar väg, järnväg, sjöfart och flyg, för att underlätta effektiva transporter från dörr till dörr i första hand för transnationella varutransporter. Infrastrukturåtgärderna inkluderar

- Revidering av TEN-T
- Effektiva lokala kopplingar mellan olika trafikslag i hamnar, kombiterminaler och vid flygplatser samt gränsöverskridande infrastrukturplanering,
- Översyn av upphandlings- och standardiseringsregler
- Miljöprovning
- Paket om grönare transporter

4.5.2 Ekonomiska styrmedel

Användningen av ekonomiska styrmedel har diskuterats länge. Under de kommande åren förutses bland annat krav på klimatanpassning och behov av alternativa sätt att finansiera investeringar i infrastruktur leda till ökad användning av avgifter och ekonomiska incitament. Till exempel:

- Handelssystem med utsläppsrätter
- Trängselavgifter
- Infrastrukturfinansierande avgifter
- CO2 skatt
- Eurovinjettsystemet

4.5.3 Regelverk

Arbete pågår med ny lagstiftning av betydande omfattning för samtliga transportslag. Särskilt inom järnvägsområdet krävs många olika slags regelförändringar för att inte bara möjliggöra utan även underlätta transnationella godstransporter på järnväg. Det har varit svårt att hitta kompromisser om Kommissionens förslag om ett konkurrenskraftigt nät för godstransport på järnväg. De mest utestående frågorna handlar om tilldelningen av kapacitet för godståg samt de korridorer som initialt skall inrättas. (Landtransporter, TTE-rådet den 19-20 maj 2009)

Under förra året (2008) initierade Kommissionen bland annat följande förändringar av regelverk för vägar som ingår i TEN-vägnätet:

- Säkerheten på TEN-vägnätet; hur medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner.
- Gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser
- Förutsättningar för att bedriva gods- och busstrafik på väg
- Minimiregler för arbetstidens förläggning för yrkesförare
- Om vägavgifter för lastbilar införs på det transeuropeiska vägnätet enligt Eurovinjettdirektivet måste dessa villkor i uppfyllas.

4.5.4 Informationsteknologi

- ITS; Kommissionen har presenterat ett förslag till handlingsplan för utbyggnaden av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportnät samt ett tillhörande direktiv med ett ramverk för implementering av handlingsplanen. Syftet är att påskynda införandet av olika ITS-applikationer och säkerställa en miniminivå av funktionalitet samt att

erbjuda en viss nivå av interoperabilitet över hela Europa. Det pågående samarbetet på det transeuropeiska vägnätet inom Easyway-projektet är en viktig plattform för att koordinera utbyggnaden av ITS-tjänster. Sverige har huvudansvaret för att ta fram ett förslag till europeiska ITS-tjänster som länderna ska implementera under åren framöver, samt åtgärder och harmonisering som krävs för genomförandet.

- ERTMS; EU-direktiven 96/48/EG om järnvägssystem för höghastighetståg och 2001/16/EG om järnvägssystem för konventionella tåg. Direktiven ställer krav på en viss teknisk standard vid uppgradering och nybyggnation av anläggningar och fordon för järnvägstrafik. På sikt kommer även befintliga banor och fordon att behöva anpassas till dessa krav.
- Ett arbete kommer att genomföras utifrån EPCIP-direktivet, (identifiering och klassificering av kritisk infrastruktur samt behovet av att stärka skyddet av denna) under planperioden på både nationell och på regional nivå. I ett Europeiskt perspektiv kommer Öresundsbron och för järnvägens del även förbindelsen till Narvik att komma ifråga för klassificering inom detta direktiv.
- SESAR (Single European Sky ATM Research); Projektet går ut på att skapa en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten. Enligt kommissionen kommer det nya systemet att tredubbla kapaciteten jämfört med dagens situation, med tiodubblad ökad säkerhet och en driftskostnad som ligger långt under dagens system för flygkontrolltjänst, som är föråldrat. SESAR definierar en tydlig organisation och gränsöverskridande luftrumsblock. Genom införande av blocken definieras trafikstrukturen inte längre efter nationsgränserna, utan efter de faktiska behoven.
- VTS (vessel traffic services, sjötrafikleder)
- Galileo – ett projekt för satellitnavigering. Driftsfasen ska inledas senast när installationsfasen har avslutats år 2013.

4.5.5 Utveckling, forskning och innovation

Inom Banverket och Vägverket håller en samsyn rörande forskning och innovation på att växa fram och ge en utgångspunkt för att utveckla gemensamma former för samspel med omvärlden inom FoU-området fr.o.m. 2010. För att kunna möta de utmaningar trafikverken står inför på ett effektivt sätt, krävs ökat engagemang och större systematik i såväl det internationella arbetet som i det egna utvecklingsarbetet. Trafikverken ska på ett bättre sätt ta tillvara kreativiteten i omvärlden genom att:

- Inom alla områden hitta lösningar som möter de internationella förutsättningarna, främst inom EU, samt utnyttja befintlig kunskap och teknik i omvärlden.

- Öka engagemanget i det internationella arbetet, inklusive EU:s forskningsprogram.
- Sträva efter samverkan med andra aktörer, både nationellt och internationellt.
- Inriktningen av trafikverkens forskning och utveckling skall väljas så att erhållna resultat verkligen kommer till användning i samhället och i trafikverkens verksamhet. Dessutom ska trafikverken medverka till att föra ut den kunskap som finns i Sverige, främst om hållbart samhällsbyggande, hållbara transporter och trafiksäkerhet. Det gäller inte minst till de länder där utvecklingen idag sker snabbast.

Arbetet bedrivs bland annat i följande forum:

- EUs ramprogram för forskning och utveckling
ERRAC (European Road Transport Research Advisory Council), ER-TRAC European Rail Research Advisory Council, WATERBORNE (vattenburna transporter, hav och inlandssjöfart) och ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europé) är gemensamma teknikplattformar under 7:e ramprogrammet där trafikverken företräder medlemsstaten Sverige. Arbete pågår för att stärka respektive myndighets samspel med EU-kommissionen på ett bättre sätt än idag. (EU- strategi Innovation Vägverket 090519)
- Marco Polo II, en finansieringskälla för att erbjuda operatörer på överbelastade vägar alternativ i form av andra transportsätt inklusive åtgärder som leder till bättre utnyttjande av närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar samt kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen, inklusive inlandsterminaler och andra plattformar som underlättar intermodalitet, för att uppmuntra nya metoder och tekniska förnyelser inom alla fyra transportsätten och förvaltningen av dem.
- I juli 2008 lade EU-kommissionen fram en rapporten (KOM(2008) 468 Slutlig (13)) som lyfter fram betydelsen av samplanering av forskning och utveckling mellan EU-kommissionen och medlemsstaterna samt mellan dessa.

4.5.6 Standardisering

Standardiseringskommittéer på Europeanivå kan fungera som strategiska nätverk för informationsutbyte om planerad och pågående FoU - verksamhet då de experter som deltar ofta är ansedda forskare. Dessutom fungerar standardisering som ett effektivt instrument för storskalig introduktion av nya lösningar. Svenskt engagemang i internationell harmonisering av regelverk och standarder är nödvändig för att kunna påverka dessa i önskvärd riktning. Det kan dessutom underlätta för svenska företag att sälja sina produkter och tjänster på exportmarknaden.

Europeiska "EN-standarder" kommer ofta till användning i länder som inte har egen nationell standard på olika områden. De har nu blivit ett globalt allt mer accepterat alternativ till amerikansk ASTM-standard eller tysk DIN-standard.

Dessa motiv och utgångspunkter bekräftades av regeringen, som den 17 april 2008 överlämnade en skrivelse (20) till riksdagen som poängterar att delaktighet och inflytande i arbetet med framtagande av standarder är nödvändigt för att tillgodose samhällets krav på säkerhet, effektivitet och hållbar utveckling. Näringsutskottet har ställt sig bakom skrivelsen. (Näringsutskottets yttrande 2008/09:NU6)

Vägverket och Banverket har ett gemensamt "Standardiseringsråd" för att sprida insikt och förståelse för verksamheten, samordna agerandet på nationell, europeisk och global nivå samt initiera, prioritera och påverka olika aktiviteter.

4.5.7 Fordon och drivmedel

EU:s arbete inom området syftar till att öka energieffektiviteten och öka andelen förnybar energi. De bindande utsläppskraven för nya bilars koldioxidutsläpp (läs energieffektivitet) som börjar gälla från 2012 och får fullt genomslag 2015. Kraven gäller som snitt för varje bilkoncerns försäljning inom hela EU. Effekten i ett visst medlemsland beror på ett stort antal faktorer och samspelar med nationella styrmedel. För såväl lätta som tunga vägfordon finns framtida utsläppskrav för nya fordon beslutade. Tillsammans med utskrotning av gamla fordon kommer detta leda till betydande utsläppsminskningar av kväveoxider, kolväten och partiklar de kommande 10-20 åren.

- Fordonsdimensioner;
I Sverige tillåts 25,25 m långa lastbilar vilket föreslås bli tillåtet i hela EU
Ny containerstandard har föreslagits i EU
- Utsläppsdirektiv
Svavelhalt i fartygsbränslen
Utsläppskrav på vägtrafikfordon mm

4.5.7 Samhälls- och infrastrukturplanering

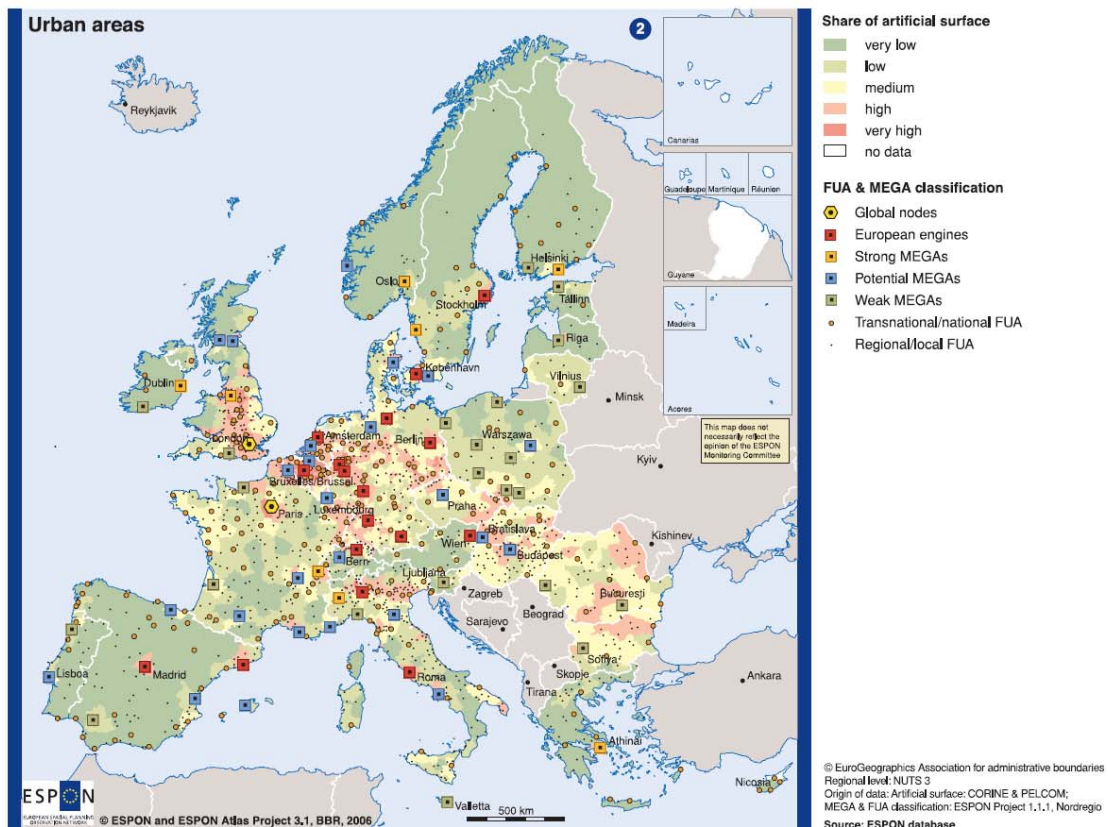
- Strukturfondsprojekt
- TEN-T

5. Det svenska transportsystemets utveckling är av Europeiskt intresse

5.1 SVENSKA STORSTADSREGIONER ÄR VIKTIGA EUROPEISKA TILLVÄXTCENTRA

5.1.1 Storstadsregioner spelar en viktig roll för hållbar tillväxt

Inom EU görs återkommande uppföljningar av utvecklingen inom det europeiska territoriet. Bland annat mäts olika indikatorer för att följa upp utvecklingen enligt Lissabonagendans ambitioner om hållbar tillväxt.



Storstadsregioner, stadsområden och landsbygdsområden av olika karaktär

Källa: ESPON ATLAS, Mapping the structure of the European territory, Oktober 2006

Aktuella data visar att Europas centrum utvidgas geografiskt. Europas centrum, den så kallade "Pentagonen", definieras traditionellt som området som inkluderar och förbinder London, Hamburg, München, Milano och Paris. Trots att detta centrala

område endast täcker 14 procent av EU:s yta representerar det 46 procent av den ekonomiska omsättningen. Här bor 32 procent av befolkningen och här görs 75 procent av Europas investeringar i forskning och utveckling. Nu kan man se att detta ekonomiskt mest välfungerande och folktäta område växer längs olika korridorer. (Territory matters for competitiveness and cohesion, Facets of regional diversity and potentials in Europe, ESPON Synthesis Report III, autumn 2006)

5.1.2 De nordiska storstadsregionerna är viktiga Europeiska centra.

Det finns också flera starka stadsregioner utanför Europas centrum. Både stora storstadsregioner och små och medelstora städer i andra delar av Europa vinner terräng som viktiga noder för Europeisk utveckling. Många av dem är viktiga ekonomiska motorer i sitt omland. Vissa av dem presterar bättre än städer inom "Pentagon"-området. I vart och ett av dessa storstadsområden finns funktioner av lokal, regional, nationellt, transnationell, och Europeisk betydelse, men endast 14 av de 76 större städerna är av Europeisk eller transnationell betydelse med avseende på sex funktioner som visat sig vara särskilt viktiga i uppföljningen av Lissabonagendan

1. Huvudkontor för privata företag
2. Transportnoder
3. Universitet
4. Centrum för offentlig administration
5. Industriellt centrum
6. Centrum för turism

Dessa 14 städer hade också en stark ekonomisk tillväxt mellan 1995 och 2003. De flesta ligger utanför "Pentagon", vilket understryker deras betydelse som Europeiska centrum.

Bland de starka noderna utanför det mest centrala området återfinns Madrid, Barcelona, Aten, Dublin, Stockholm, Göteborg, Köpenhamn och Malmö, Helsingfors, Oslo, Warszawa och Budapest. (Territory matters for competitiveness and cohesion, Facets of regional diversity and potentials in Europe ESPON Synthesis Report III, results by autumn 2006)

5.1.3 Planerade åtgärder i de svenska storstadsregionernas transportsystem

Åtgärdsplanen innebär att betydande resurser avsätts för att hantera, förbättra och bygga ut transportsystemet i Sveriges tre storstadsregioner under perioden fram till 2021. Flera åtgärder främjar kollektivtrafiken i ett stort omland så att storstadsregionerna förutsättningar att utvidgas geografiskt stärks.

I dessa regioner fyller transportsystemet många olika funktioner samtidigt som trafikens störande effekter är särskilt besvärande. Storstadsregionen vid Öresund inkluderar områden i två olika länder.

Storstadsregionernas hamnar, flygplatser, järnvägsstationer, kombiterminaler och de stora bytespunkterna för kollektivtrafik är betydelsefulla start- och målpunkter för långväga resor och godstransporter. Göteborgs hamn liksom flygplatserna Arlanda och Kastrup fyller särskilt viktiga funktioner som knutpunkter för interkontinentala transporter till och från Sverige. När den samlade folkmängden ökar stärks flygets marknadsunderlag. I en tid då den konkurrensen i luften förutses öka till följd av konkurrensfrämjande internationella regler (single sky), och förväntade prisökningar på flygbränsle, är stärkt underlag på marknaden en viktig förutsättning för att kunna ha ett varierat linjeutbud vid de stora flygplatserna. Det har stor betydelse för den europeiska och globala tillgängligheten i Sverige, som ligger långt från Europas och världens befolkningsmässiga och ekonomiska centrum.

Planerade åtgärder i stadsregionernas transportsystem, och i de transportkorridorer som förbinder de nordiska storstäderna med varandra (Nordiska Triangeln), är också viktiga i ett Östersjöperspektiv. Hög tillgänglighet med klimat- och miljöanpassade transporter och välfungerande kommunikationer inom Stockholm-/Mälarenregionen och nätverket av stora stadsregioner runt Finska Viken, vid södra Östersjökusten, i Öresundsområdet och stråket längs västkusten via Göteborg till Oslo, liksom i stadsnätverken på båda sidor om Bottenviken, har stor betydelse för att underlätta kontakter och öka utbytet mellan människor, företag, akademiska och kulturella institutioner och andra organisationer. Det stärker Östersjöregionens framtida tillväxt, attraktivitet och miljö. Det får också gynnsamma effekter på havsmiljön.

5.1.4 Flera EU-gemensamma instrument berör stora stadsregioner

Många av EU:s policies och program berör de stora stadsregionerna. Alla storstäder och flera mellanstora städer ligger på Nordiska Triangeln där transportsystemets kvalitet är av europeiskt intresse, och där åtgärder för att förbättra framkomlighet, miljö och andra förhållanden av betydelse för att transportsystemet ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt, prioriteras av EU. Det betyder att många åtgärder har förutsättningar att kunna genomföras med stöd av EU-bidrag och andra europagemensamma resurser för att exempelvis främja forskning, innovation och produktutveckling eller för att pröva och utvärdera nya styrmedel och instrument inom exempelvis klimat- och miljöområdet. Man kan också förutsätta att nya direktiv och lagar kommer att påverka trafikförhållandena i urbana miljöer, exempelvis

rörande fordonens miljöstörningar, rättigheter och skyldigheter för resenärer och operatörer i kollektivtrafiken eller ITS för vägtrafik och kombinerat med andra trafikslag.

Program, direktiv och lagstiftning som eventuellt kommer efter grönboken om urbana transporter, kan exempelvis leda till åtgärder som berör

- Kollektivtrafik, miljö, ITS, cykel
- Luftkvalitet, buller, markföroreningar
- Trafiksäkerhet
- Resenärers rättighet

Revideringen av TEN-T kan leda till utpekande av ett EU gemensamt stomnät som knyter samman Nordiska Triangeln med hamnar, flygplatser och terminaler av betydelse för internationella transporter som inkluderar lokala kopplingar inom Stockholmsregionen, Norrköping, Göteborgsområdet och Öresundsregionen. Det kan gälla både fysisk infrastruktur och tjänster och även kräva samverkan med privata aktörer.

Program, direktiv och lagstiftning till följd av EU:s klimatstrategi, exempelvis

- Fordon och drivmedel, utsläppskraven för nya bilar och mål om förnybar energi gäller inte specifikt för städer utan generellt, men kommer förstås ge nytta för stadernas arbete med att minska klimatpåverkan och förbättra hälsan för dess medborgare.
- Avgifter, styrmedel och incitament

Program, direktiv och lagstiftning i enlighet med EU:s godstransportagenda

- Godslogistik i tätortsmiljö

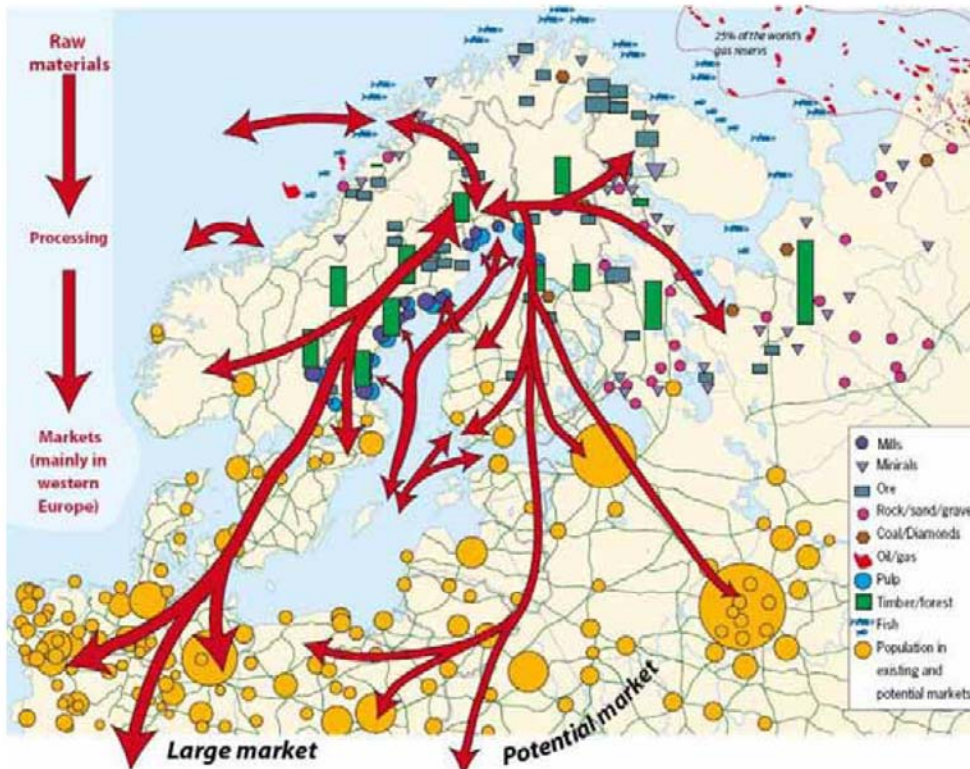
Kommande handlingsplan och direktiv för ITS

5.2 SVENSKA TRANSPORTER PÅVERKAR FÖRHÅLLANDENA I ANDRA LÄNDER

5.2.1 Skandinaviska råvarutillgångar är viktiga för Europamarknaden

I Barentsområdet finns betydande råvarutillgångar som inte minst kontinentens marknader efterfrågar. Sveriges omfattande varuexport, är liksom Finlands, starkt relaterad till utvinning och förädling av råvaror som skog och malm. Enligt de finska och svenska trafikverkens rapport till sina respektive regeringar består de långväga godstransporterna i de allra nordligaste landsdelarna av råvaruexport som malm,

virke, fisk och jordbruksprodukter samt varor som produceras, marknadsförs och transporteras inom regionen och transporter av konsumtionsvaror in till regionen.



Godsflöden från marknaderna i nordligaste Europa

(Källa Joint Finnish – Swedish Infrastructure, Report to the Governments maj 2009)

5.2.2 Långväga godstransporter väntas fortsätta att öka

Kommissionens förberedelser inför framtagandet av ett nytt transportpolitiskt förslag, som ska gälla under den kommande mandatperioden, har inkluderat en mängd olika underlagsstudier. Flera olika scenarier har analyserats för att belysa långsiktiga utmaningar för Europas transportsystem. Kommissionens s.k. Fokusgrupp drar slutsatsen (The Future of Transport, Focus Group's Report 20.02.2009) att trenden mot ökad efterfrågan på långväga godstransporter sannolikt inte kommer att brytas. De förutser ökad trängsel i stora interkontinentala hamnar, framväxt av ett europeiskt nät av järnvägskorridorer för stora, långa och energieffektiva godståg, ökad konkurrens på spåren och mer sammodalitet samt skifte från fossilbränsle drivena lastbilar, fartyg och flygplan till andra trafikslag till

följd av stränga miljökrav och oro för den framtida fossilbränsleförsörjnings tillförlitlighet.

5.2.3 Stora problem med trängsel och miljöstörningar i nordvästra Europa

Den svenska exporten går huvudsakligen i sydvästlig riktning. Betydande delar passerar Skåne för att nå kontinenten via färja eller Öresundsförbindelsen. Importen går ofta i motsatt riktning. Exempelvis kommer den största delen av varuinflödet till den stora marknaden i Stockholm- Mälarenregionen från söder och väster. Särskilt lastbilstransporterna har ökat snabbt under den senaste tioårsperioden. Även sjöfarten har ökat i omfattning.

I nordvästra Europa är väg- och järnvägsnäten hårt ansträngda. Köer och trafikstockningar i vägnätet orsakar stora förseningar och barriäreffekter. De orsakar också stora miljöstörningar i omgivningen. Kapacitetsbristerna i järnvägsnätet blir allt mer besvärande, inte minst i Öresundsområdet.

För närvarande görs betydande investeringar i förbättrad transportinfrastruktur i Polen, Litauen och andra delar av nordöstra och östra delen av den Europeiska kontinenten med stöd av EU. Dessa stråk kan snabbt bli attraktiva alternativ till de överlastade transportvägarna via nordvästra delen av kontinenten för transporter med mål i centrala och södra Europa och andra delar av Medelhavsområdet och regioner ännu längre bort.

5.2.4 Planerade åtgärder i stråk och omlastningsterminaler för långväga gods

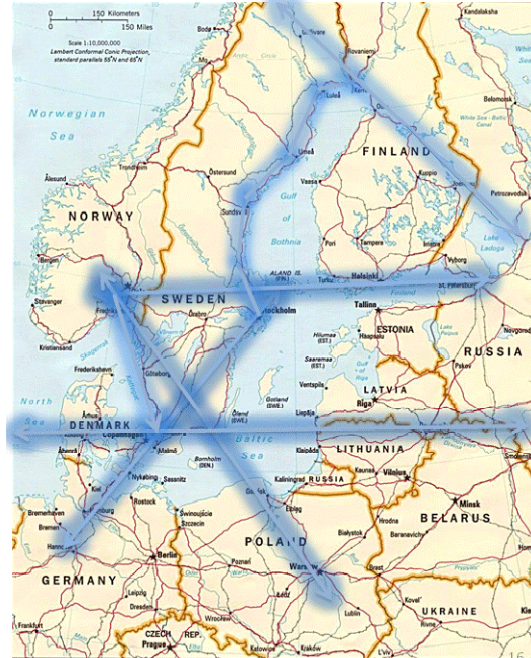
Åtgärdsplanen inkluderar investeringar i stamvägar och banor i *transportkorridorer som förbinder de nordiska huvudstadsregionerna med varandra* samt nationellt betydelsefulla transportstråk i norra Sverige och landanslutningar till stora *hamnar* med tillhörande kombiterminaler i Göteborg, på ostkusten, i Blekinge och Skåne samt andra stora *kombiterminaler* av nationell betydelse. Planen rymmer även investeringar i farleder. För några av objekten finns beslut om samfinansiering av EU via TEN-programmet, exempelvis inom ramen för de prioriterade projekten Nordiska Triangeln och Motorways of the Sea. Ytterligare några objekt bör ha förutsättningar att kunna få TEN-bidrag under kommande år.

Den nationella planen inkluderar även medel som möjliggör investeringar och uppgradering, miljö- och säkerhetsförbättringar samt rekonstruktion, drift- och underhållsinsatser av infrastruktur, anläggningar och tekniska system i *avlastande inlandsstråk för långväga godstransporter*. Detta kommer bland annat att möjliggöra

bärighetsförstärkningar, hastighetsanpassning, mötesfrihet, rastplatser och andra åtgärder som förbättrar framkomlighet och servicenivå för tunga vägfordon samt mötesspår, uppgradering av elförsörjning, signalsystem och andra trimningsåtgärder som ger ökad kapacitet och hastighet i järnvägsnätet. Därigenom frigörs kapacitet i de hårt belastade vägar och banor via Stockholm samt på de delar av stamnätet som dels förbinder norra Sverige med Göteborg och Öresundsområdet, dels ansluter till nationellt betydelsefulla hamnar och kombiterminaler. I arbetet med att utveckla inlandsstråken borde det finnas goda möjligheter att dra nytta av idéer, kunskap och erfarenheter från EU:s godstransportagenda.

5.2.5 EU:s arbete kommer att påverka det svenska godstransportsystemet

Program, direktiv och lagstiftning i enlighet med *EUs godstransportagenda* kan komma att underlätta ett mer effektivt utnyttjande av det samlade transportsystemet. Under de kommande åren förutses implementering av ITS-baserade tjänster och ökade krav på hållbar kvalitet och effektivitet. Ändrade regelverk kan väntas leda till förenkling av transportkedjor och gränspassager. Arbetet med att utveckla ett europagemensamt järnvägsnät för långväga godstransporter och för att stimulera ökad användning av sjötransporter väntas fortsätta.



Skiss till ett framtida Baltic Core Network inom Sverige. Ett sådant nät ska kännetecknas av hög interoperabilitet, miljöanpassade transporter och välfungerande informationssystem för kommunikationer

Kommande revidering av TEN-T kan innebära att ett nytt europeiskt stamnät pekas ut. I förarbetena inför revidering av TEN-T och EU:s Östersjöstrategi har förslag diskuterats om att inkludera och binda samman viktiga transportleder i flera länder för att skapa nya korridorer som kan utvecklas till huvudstråk för hållbara långväga godstransporter; exempelvis på sträckorna Torneå/Haparanda - Luleå - Narvik och sjömotorvägen Klaipeda – Karlshamn (Northern Axis) eller längs Bottenvikens östra och västra kust områden (Bothnian Corridor). Det finns också intresse för gemensamma satsningar i samverkan mellan EU, nationell och regional/lokal nivå samt näringslivet på fler sjömotorvägar (Motorways of the Sea) och ”gröna transportkorridorer”. Detta ligger i linje med Kommissionens idé om att ett europeiskt stamnät skulle kunna bestå av länkar som motiveras av såväl geografiskt definierade förbindelser och så kallade ”begreppsbaseade” delar. Om TEN utvecklas på detta sätt skulle det kunna bli möjligt att få EU-bidrag till framtida investeringar i fler delar av Sverige.

Investeringar i *ny och förbättrad transportinfrastruktur i andra länder*, nya informations- och avgiftssystem, smidigare gränspassager och kontroller samt ökad harmonisering av olika länders standard kan komma att påverka de framtida godstransportflödenas geografi inom Sverige.

Införandet av *Eurovinjettsystemet* i Sverige och andra länder kan kanske komma att förändra utländska chaufförers vägval inom Sverige. Idag måste tunga fordon betala för att köra på TEN-vägar medan användningen av det övriga vägnätet är gratis. I Tyskland tas avgifter ut på tunga fordon sedan några år som bland annat baseras på körsträcka, antal hjulaxlar och utsläppsnivåer. Det aktuella förslaget till Eurovinjettdirektiv gör det möjligt att införa en särskild vägavgift för att internalisera lastbilstrafikens externa kostnader utöver infrastrukturfinansierande avgifter. Avgiften ska få omfatta kostnader för utsläpp av lokala luftföroreningar, buller och trängsel. Kommissionens förslag innebär att intäkterna från den nya avgiften ska öronmärkas för åtgärder i transportsektorn.

Skatter och avgifter påverkar användningen av transportsystemet. Framtida regler för exempelvis banavgifter, hamnavgifter, landningsavgifter, vägtullar, trängselavgifter och utsläppsrätter kan väntas påverka efterfrågan och utbudet av transporttjänster. Exempelvis antog IMO i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle, vilket leder till kraftiga överflyttningar från sjöfart till väg och järnväg om inte motverkande åtgärder sätts in. Detta påverkar framförallt Sverige och Finland.

Nya industriella produktions- och handelsmönster som resulterar i nya affärs- och logistikupplägg kan snabbt leda till förändrad efterfrågan på transporter via hamnar, terminaler, banor och vägar i olika delar av landet. Det kan leda till ökad trafik i delar av transportsystemet som hittills inte varit så belastade i östra och norra Sverige. Förändringarna på världsmarknaden påverkar också den industriella strukturen. Exempelvis har tidigare olönsamma järnmalmsfyndigheter blivit intressanta att exploatera, vilket lett till behov av investeringar i transportsystemet.

Fortsatt avsmältning av havsis i Norra Ishavet och vid Nordpolen kan kanske leda till att hamnar i norra Norge, Finland och nordvästra Ryssland kan användas av fartyg som trafikerar *Nordostpassagen*.

Längre och tyngre fordon kan ställa krav på ändrad utformning av anläggningar och tjänster.

6. Utmaningar för trafikverken

6.1 EU:S ARBETE KOMMER ATT PÅVERKAR FÖRUTSÄTTNINGARNA ATT GENOMFÖRA ÅTGÄRDER

Eftersom transporter utgör en viktig del i flera av de program och instrument som redan finns eller håller på att utvecklas inom EU, och dessutom är föremål för omfattande europeisk lagstiftning, finns det skäl att anta att transportsystemet även kommer att stå i fokus för kommissionens och EU parlamentets arbete under det kommande decenniet.

Klimatfrågan blir allt viktigare inom EU. Insikten om de utsläppsminskningar som krävs för att nå 2-gradersmålet är viktiga att förmedla. Transportsektorns bidrag är viktigt och dessutom den sektor inom EU där utsläppen ökar snabbast. Det gör att det ställs och kan förväntas ställa höga krav på att sektorn skall minska sina utsläpp. Behovet av utsläppsminskningarna är av den storleksordningen att det inte bara krävs mer energieffektiva fordon delvis drivna på el och en ökad andel förnyelsebar energi. Allt talar för att teknikutvecklingens bidrag kommer att behöva kompletteras med åtgärder som fokuserar på möjligheterna att effektivisera samhällets person- och godstransporter. Det behövs då en ny syn på samhället och transportsystemet där den egna bilen har en mindre roll som transportmedel jämfört med i dag och där tillgänglighet skapas genom ett transporteffektivt samhälle med god kollektivtrafik, och goda möjligheter att gå och cykla. Dessutom måste även godstransporterna optimeras.

Det innebär att nya EU-direktiv och ny europeisk lagstiftning kan väntas tillkomma och slå igenom under den tid som åtgärdsplanen överblickar. Effekterna kan bli genomgripande. Därför behövs ett mer aktivt svenskt deltagande, och ökad samstämmighet, i Europasamarbetet på både nationell och regional nivå.

Efterhand kan de svenska och de europeiska instrumenten för att påverka transportsystemet till att bli klimatanpassat och främja hållbar tillväxt väntas bli mer harmoniserade till sitt materiella innehåll och sin formella struktur. I så fall stärks förutsättningar för att EU:s olika program och instrument ska kunna utnyttjas i arbetet med att driva, underhålla, effektivisera användningen, och förbättra tillgänglighet och servicenivå, i det samlade transportsystemet på både nationell och regional nivå.

I en aktuell analys "Vägar framåt, om EU-stödet i utvecklingen av svensk transportinfrastruktur" betonar SKL bland annat att EU-samarbetet skapar mervärden, att staten behöver ta ett tydligare ansvar för helheten och att den "vertikala dialogen" kan utvecklas.

Trafikverksutredningen konstaterar bland annat i sitt betänkande "Effektiva transporter och samhällsbyggande, en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg" (SOU 2009:31) att de långsiktiga utmaningarna behöver mötas med en annan planeringsinsats och tydligare roller. Utredningen framhåller att det är viktigt att trafikverken redan i planeringsskedet tar hänsyn till investeringar i andra länder som påverkar transportflödena till och från Sverige. Gränsöverskridande samarbete behövs för att bäst dra nytta av olika TEN-T projekt med regional anknytning, tex interregionala projekt i Östersjöområdet.

Detta skulle innebära nya utmaningar och krav på trafikverkens sätt att arbeta.