

Internationell infrastrukturplanering – några aktuella program

Rapport 2014:19

Internationell infrastrukturplanering Rapport
– några aktuella program 2014:19

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-12-19

Förord

För Sverige som ett litet export- och importberoende land är goda fysiska förbindelser till andra länder viktigt. En aktuell omvärldsförändring är de allt mer omfattande internationella samarbetena kring gränsöverskridande infrastrukturutbyggnad. En översikt av de för Sverige viktigaste samarbetena presenteras i denna rapport.

Projektledare har varit Krister Sandberg. Medverkande har varit Anette Myhr, Mathias Nilsen, Henrik Petterson och Florian Stamm.

Stockholm i december 2014

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
1 Inledning.....	9
2 Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)	11
2.1 Ett nätverk som utvecklas	11
2.2 Sverige och TEN-T – en återblick	12
2.3 Nya riktlinjer och ett nytt finansieringsinstrument.....	12
2.4 Stomnätet i Sverige – så kommer det att utformas	14
2.5 Intermodala genomförandekorridorer	14
3 Övriga transportnätverk och korridorsarbeten inom EU	17
3.1 Godskorridorer för järnvägen	17
3.2 ERTMS-korridorer	20
4 Transportnätverk med fokus på EU:s grannländer	21
4.1 Samarbeten där EU är en aktiv part	21
4.2 Joint Barents Transport Plan	23
4.3 Trans-European North-South Motorways (TEM) och Trans-European Railways (TER).....	24
4.4 Euro-Asian Transport Linkages (EATL)	27
5 Diskussion	33
6 Referenser.....	35

Sammanfattning

Flera prognoser av världshandeln pekar mot en ökad betydelse av marknaderna i Asien och Östeuropa för framtidens transporter. Att dessa marknader växer innebär att en allt större andel av världens och även Sveriges totala transporter förmodas komma att starta eller ha en målpunkt i exempelvis Kina eller Indien. Europa och framförallt grannländerna i Norden och i norra Europa spås dock fortfarande vara Sveriges största handelsområde i framtiden.

Det finns många olika samarbeten som syftar till att stärka och effektivisera godstransporter inom EU, såväl som mellan EU och angränsande kontinenter. Dessa kan ytterligare förstärka sådana tendenser och även påverka ruttvalen. En stor del av samarbetena handlar framförallt om direkta infrastrukturutbyggnadsprojekt, även om samarbeten också finns om förenkling av tullhantering, standardisering av olika tekniska system eller harmonisering av regelverk. TEN-T utgör grunden till EU:s strategier för den gemensamma transportinfrastrukturen. För att garantera sömlösa anslutningar som underlättar internationella transporter i hela Europa, det vill säga inte enbart i det området som omfattas av TEN-T, samordnar FN utvecklingen av infrastrukturprojekt i centrala, östra och sydöstra Europa. Även över längre avstånd, mellan Europa och Asien, pågår samarbeten i FN:s regi kring infrastrukturutbyggnad. Därutöver finns det också andra samarbeten, mer eller mindre omfattande. Ett sådant exempel är framtagandet av en transportplan för Barentsområdet.

De EU-initierade projekten må i vissa fall vara tungrodda, men den europeiska infrastrukturen är generellt sett fragmenterad och behöver byggas ihop. Inom EU finns det exempelvis fortfarande spår av tidigare generationers säkerhetstänkande vad gäller sammankoppling och integrering av infrastruktur. Förhoppningsvis kommer den nya TEN-T-förordningen och Fonden för ett sammanlänkat Europa att bidra till en tydligare helhetssyn då det är lagstiftning som utvidgar tidigare ambitioner inom området och som täcker in t.ex. ERTMS-utbyggnad och godskorridorer för järnvägen i sina artiklar. Vad gäller EU:s koppling till grannländerna träder en mer komplicerad bild fram. Till skillnad från arbetet med att bygga upp infrastrukturen inom EU förefaller det saknas en tydlig och fokuserad strategi från EU:s sida som på ett effektivt sätt kopplar samman EU:s intentioner med intentionerna som finns i de samarbeten som exempelvis bedrivs på FN-nivå.

Sverige som är ett import- och exportorienterat land kan utan tvivel dra nytta av de ökade möjligheter en bättre integrerad infrastruktur i omgivning kan erbjuda. Efterhand som EU växer tätare samman som en ekonomisk och politisk enhet är det sannolikt också nödvändigt att den svenska transportpolitiken och analysen av prioriterade åtgärder i allt högre grad ta sin utgångspunkt och utformas utifrån framför allt ett europeiskt perspektiv. Eftersom godstransporterna till och från Sverige är invävda i ett globalt system blir en avgränsning även till ett europeiskt perspektiv eller till gränsövergångarna till grannländerna egentligen ett alltför

snävt perspektiv. På lite längre sikt bör det därför finnas beredskap att i infrastrukturplaneringen även systematiskt inkludera aktiviteter i de områden av världen som inte ingår i EU.

1 Inledning

De svenska godsvolymererna har ökat över tid, även om handelsmönstret och listan på de stora import- och exportländerna har varit relativt stabil under lång tid, med Norden och norra Europa som de viktigaste marknaderna för svensk del, se Trafikanalys (2014m). Det är därmed också rimligt att huvudfokus vid infrastrukturplaneringen, med avseende på internationella förändringar, fortsatt ligger på vad som förväntas ske i dessa länder och områden avseende ekonomisk tillväxt, men framför allt när det gäller deras infrastrukturutveckling. Av särskilt stort intresse är det transeuropeiska transportnätverkets (TEN-T) utbyggnad, godskorridorerna, ERTMS¹-korridorerna samt de utbyggnader som sker i våra grannländer.

Handeln med Kina och USA är ännu begränsad i förhållande till handeln med de nordisk och västeuropeiska länderna. Detta förväntas dock förändras, i takt med att flödena mellan Europa och Asien generellt förutspås öka. Prognoserna för framtida handelsmönster pekar nämligen mot en ökad betydelse av marknaderna i Asien och Östeuropa. Viktigare för Sverige på längre sikt blir därför sannolikt andra planeringssamarbeten för gränsöverskridande transporter.

Internationellt finns det i olika konstellationer samarbeten för att underlätta för ökad handel, liksom att säkerställa att det finns goda transportmöjligheter som kan uppfylla transportbehoven, såsom Trans-European Motorway (TEM), Trans-European Railway (TER) och Euro-Asian Transport Linkages (EATL). Inom dessa FN-ledda samarbeten är tonvikten störst på den landbaserade infrastrukturen, inte minst som en avlastning för hamnar med trängsel till följd av begränsningar i bland annat den anslutande landinfrastrukturen. Vikten av satsning på landinfrastruktur är också viktig för många av länderna som inom sitt territorium saknar kustförbindelse. Hur väl dessa samarbeten faller ut och leder till ökade eller förändrade transportmönster har potentiellt en möjlighet att påverka också flöden till och från Sverige.

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) samt övriga transportnätverk och samarbeten inom EU redovisas i kapitel 2 och 3. I kapitel 4 redovisas ett antal större infrastrukturutbyggnadsprojekt utanför EU-samarbetet men som alltså potentiellt leda till betydande flöden av gods till och från exempelvis någon västeuropeisk eller svensk Östersjöham. Rapporten avslutas med en diskussion.

¹ ERTMS = European Rail Traffic Management System

2 Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) är både en gemensam strategi för utbyggnaden av EU:s transportnätverk, samt en finansieringsmekanism för infrastrukturprojekt med ett gemensamt europeiskt intresse. Sett till de tillgängliga finansiella resurserna är TEN-T en av de mest betydande byggstenarna för EU:s inre marknad.

I och med de nya riktlinjer och det nya finansieringsinstrumentet som blev slutgiltigt beslutade i december 2013 höjdes ambitionsnivån betydligt för TEN-T, jämfört med det tidigare ramverket, både sett till finansieringen och kraven på infrastruktur (EU 2013a).

2.1 Ett nätverk som utvecklas

Dagens program för transeuropeiska transportnätverk har sitt ursprung i de 14 prioriterade projekt som fastställdes av europeiska rådet i Essen 1994. Detta följdes en tid senare av beslutet 1692/96/EC, vilket innehöll tydliga angivelser om vilka sorts projekt som kunde söka stöd och hur detta skulle ske. Det var dock fortsatt de 14 s.k. "Essenprojekten" som var aktuella (Europaparlamentet 2013).

Därefter dröjde det till 2003 innan de första betydande ändringarna av riktlinjerna föreslogs. En anledning till behovet av ändringar var den förestående utvidgningen av EU från 15 till 25 medlemsstater. Förslaget hade utarbetats med bistånd av en högnivågrupp med deltagare från samtliga medlemsstater samt de kandidatländer som senare kom att bli medlemmar i EU. Resultatet blev att antalet prioriterade projekt utökades från 14 till 30 (genom beslut 884/2004/EC6). Utöver en utökning av antalet prioriterade projekt lades även större fokus på att söka få bort gränspassager och flaskhalsar. Nästa betydande ändring av riktlinjerna kom 2010 genom beslut 661/2010/EU, vilket var en omarbetning och ett förtydligande av de då rådande riktlinjerna (EU-kommissionen 2011b). Parallellt med ändringarna av riktlinjerna ändrades även regelverket för finansiellt stöd från EU till TEN-T-projekt. TEN-T-riktlinjerna har historiskt sett främst handlat om att fastställa vilka projekt som ska omfattas av möjligheten att få stöd (vilka projekt som är av "gemensamt intresse") medan andra bestämmelser fastställer stödets storlek, principer för tilldelning och kontroll/revision av det stöd som har utdelats. Den ursprungliga lagstiftningen om finansieringen är från 1995 (EU 1995) följt av uppdateringar av varierande omfattning 1999, 2007, 2010 och 2012 (EU 1999, 2007, 2010a, 2012).

2.2 Sverige och TEN-T – en återblick

Sverige folkomröstade om EU-medlemskap i november 1994. Innan dess hade medlemskapsförhandlingar pågått sedan en tid och Sverige hade därmed inflytande i den process som ledde fram till urvalet av de ursprungliga 14 projekten i Essen i december 1994. Bland de ursprungliga projekten fanns både Öresundsbron och den s.k. nordiska triangeln med. Den nordiska triangeln kan enkelt förklaras som den triangel av transportinfrastruktur som finns mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors (Europeiska Rådet 1994).

Delar av Öresundsbroförbindelsen var redan under uppbyggnad när den inkluderades i TEN-T. Totalt tilldelades 127 miljoner euro från TEN-T, vilket utgjorde ca 5 procent av projektets totala kostnad (EU-kommissionen 2011c). Det andra "ursprungsprojektet" på svensk mark, den nordiska triangeln, är till skillnad mot det föregående exemplet inte ett avslutat projekt. I triangeln ingår bl.a. projekt som Hallandsåsen, Marieholmsbron i Göteborg, Norra Länken i Stockholm, förberedande studier till Förbifart Stockholm, Citytunneln i Malmö etc. Det är till den nordiska triangeln som den största andelen TEN-T-finansiering i Sverige har tilldelats, och fortsätter att tilldelas, även om de prioriterade projekten nu byter skepnad och blir en del av stomnätets genomförandekorridorer (Innovation and Networks Executive Agency 2014q).

När TEN-T under 2000-talets första år utökades med fler prioriterade projekt tillkom dessa främst i de nya medlemsstaterna, men ett av dem inkluderade Sverige, *Motorways of the Seas* (sjömotorvägar). Exempel på svenska projekt som ingår i *Motorways of the Seas* är utbyggnad av LNG-kapacitet i Göteborg (beslut 2013) och kapacitetsökning för Karlskronas hamn (2010) (Innovation and Networks Executive Agency 2014j).

De svenska projekt som har tilldelats störst delfinansiering från TEN-T under perioden 2000–2013 är slutförandet av järnvägstunneln genom Hallandsåsen med 79,36 miljoner euro (beslut fattades 2013), Norra länken i Stockholm med ca 56,15 miljoner euro (2007) och Citytunneln i Malmö med ca 51,83 miljoner euro (2007). En förteckning över "helsvenska" projekt som har tilldelats TEN-T-finansiering under perioden 2000–2012, liksom projekt med svenskt deltagande under samma period, finns på hemsidan (Innovation and Networks Executive Agency 2014j).

2.3 Nya riktlinjer och ett nytt finansieringsinstrument

Som nämndes inledningsvis är nya riktlinjer för TEN-T och ett finansieringsinstrument ett faktum. I de nya riktlinjerna delas TEN-T upp i ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Järnväg, väg, hamnar, inre vattenvägar² och flygplatser ingår i båda dessa nät. Medan

² Vattenvägar definierade som "inre vattenvägar" i enlighet med EU-lagstiftning finns i dagsläget inte i Sverige, men avsikten är att ändra på detta. Transportstyrelsen arbetar med att ta fram föreskrifter som krävs för att genomföra direktiv 2006/87/EG. I det arbetet ingår bl.a. att peka ut och zonindela de inre vattenvägar där trafiken ska bedrivas samt att

stomnätets utbyggnad är förenat med relativt långtgående krav kring prestanda, t.ex. krav på ERTMS och full elektrifiering i järnvägens stomnät, krav på rastplatser var tionde mil och tillgång till alternativa bränslen på vägnätet, står det medlemsstaterna mer fritt att utforma det övergripande nätet (EU 2013b). Vid förhandlingen om utformningen av de olika näten har medlemsländerna ställts inför bryderiet att ett inkluderande (av t.ex. ett vägavsnitt eller en hamn) i stomnätet innebär större möjligheter till EU-finansiering, samtidigt som kraven på infrastruktur ökar. Stomnätet ska vara färdigställt till 2030, medan det övergripande nätet ska vara färdigställt till 2050.

Fonden för ett sammanlänkat Europa är det nya redskapet för finansiering av både TEN-T och de transeuropeiska näten för telekommunikation och energi. Det är alltså inte en transportspecifik fond, men de olika sektorernas andelar av fonden är tydligt definierade. Totalt sett kommer 26,3 miljarder euro att finnas tillgängliga för infrastrukturprojekt inom transportområdet under perioden 2014–2020 (EU 2013a,b).

Av de 26,3 miljarder euro som ska tilldelas transportområdet utgörs 11,3 miljarder euro av öronmärkta pengar från den s.k. sammanhållningsfonden. Detta är en fond som ska hjälpa de medlemsländer vars bruttonationalinkomst per invånare är lägre än 90 procent än EU-genomsnittet, att minska sin ekonomiska och sociala eftersläpning och att stabilisera sin ekonomi. Därmed är inte hela summan på drygt 26 miljarder tillgänglig för samtliga EU:s medlemsländer (EU-kommissionen 2014b).

Liksom för tidigare finansieringsmekanismer finns det regler uppställda i *Fonden för ett sammanlänkat Europa* angående vilka projekt som är berättigade till stöd, samt hur stor medfinansieringen från EU kan vara. Som framgår av Tabell 2.1 varierar finansieringen beroende på projektets karaktär. Exempelvis berättigar studier en högre andel medfinansiering, men dessa projekt är vanligtvis mindre till sin totala budget. Tabellen påvisar även det faktum att det finns mindre möjligheter för vägprojekt att tilldelas medfinansiering, något som är en förändring jämfört med tidigare programperioder. Ytterligare en förändring jämfört med tidigare finansieringsinstrument är möjligheten till specifikt stöd till tillgänglighetsåtgärder för personer med funktionsnedsättning.

avgöra vad som behövs för att anpassa direktivet till svenska förhållanden. Inre vattenvägar består främst av kanaler, floder och insjöar. Även hamn- och kustområden kan i vissa fall ingå. Gemensamt är att våghöjden generellt sett är lägre än på haven och att fartygen befinner sig relativt nära land. Transportstyrelsen ska skicka ut ett förslag till föreskrifter innehållande tilläggs- och särkrav på externremissunder under våren 2014.

Tabell 2.1 Storleken på medfinansiering från EU till TEN-T-projekt enligt förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa

<i>Typ av projekt</i>	<i>Maximal finansieringsandel från EU (%)</i>
Studier	50
Järnvägsprojekt	20
med flaskhals	30
gränsövergångar	40
Inre vattenvägar	20
med flaskhals	40
gränsövergångar	40
Multimodala logistikplattformar inkl. anslutningar	20
Hamnar	20
Buller från järnväg	20
Tillgänglighet för rörelsehindrade	30
Stöd för införandet av nya teknologier och innovationer	20
Väg – gränsövergångar	10

Källa: EU (2013a) Förordning 1316/2013, Fonden för ett sammanlänkat Europa.

2.4 Stomnätet i Sverige – så kommer det att utformas

Som föregående avsnitt förklarat ingår samtliga trafikslag i TEN-T:s stomnät. Så är även fallet i Sverige. De delar av Sveriges infrastruktur som ingår presenteras i kartor i en bilaga till själva TEN-T-riktlinjerna (EU 2013a,b). Dessa har Sverige kunnat vara med och påverka som ett led i förhandlingarna på EU-nivå. Kriterier som avgör vilken infrastruktur som ska vara med i nätverket lämnar större frihet för tolkning för vissa trafikslag (exempelvis väg och järnväg) medan hamnar och flygplatser endast ingår om de har en viss bestämd transportvolym.

Som exempel kan nämnas att fem hamnar ingår (Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö, Trelleborg), en järnvägsterminal (Hallsberg), ett omfattande järnvägsnät (bl.a. Södra stambanan, Malmbanan och Väst kustbanan), tre flygplatser (Arlanda, Landvetter, Sturup) och betydande delar av det svenska motorvägsnätet, liksom godstunga vägar i norr (bl.a. hela E4:an och E6:an). Därutöver täcks stora delar av det svenska transportsystemet in av det mer finmaskiga övergripande nätet (EU 2013b).

2.5 Intermodala genomförandekorridorer

I och med antagningen av de nya TEN-T-riktlinjerna indelas huvuddelen av stomnätet i nio intermodala genomförandekorridorer. Som namnet antyder är syftet med dessa korridorer att förenkla och effektivisera färdigställandet/genomförandet av stomnätet, som enligt TEN-T-riktlinjerna alltså ska vara färdigt till

2030. Varje genomförandekorridor måste inkludera minst tre trafikslag, tre medlemsstater och två gränsövergångar. De täcker tillsammans in stora delar av (men inte hela) stomnätet enligt följande:

Tabell 2.2 De intermodala genomförandekorridorernas geografiska utsträckning

Korridor	Geografisk utsträckning
Scandinavian-Mediterranean Corridor	Norge, Finland, Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike, Italien, Malta.
North Sea-Baltic Corridor	Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland. Nederländerna, Belgien.
North Sea-Mediterranean Corridor	Irland, Storbritannien, Belgien, Luxemburg, Frankrike.
Baltic-Adriatic Corridor	Polen, Slovakien, Tjeckien, Österrike, Slovenien, Italien.
Orient/East-Med Corridor	Tyskland, Tjeckien, Slovakien, Österrike, Ungern, Rumänien, Bulgarien, Grekland, Cypern.
Rhine-Alpine Corridor	Nederländerna, Belgien, Tyskland, (Schweiz), Italien.
Atlantic Corridor	Portugal, Spanien, Frankrike, Tyskland.
Rhine-Danube Corridor	Tyskland, Tjeckien, Österrike, Slovakien, Ungern, Rumänien, Bulgarien.
Mediterranean Corridor	Spanien, Frankrike, Italien, Slovenien, Kroatien, Ungern

Källa: EU (2013b) Förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.
Redogörelse för överenskommelse om intermodala genomförandekorridorer.

I de nya TEN-T-riktlinjerna finns en mängd föreskrifter avseende koordineringen och styrningen av korridorerna. Till mångt och mycket påminner detta om hur de tidigare s.k. prioriterade projekten styrdes, exempelvis kravet att varje korridor ska ha minst en koordinator. Dessa koordinators utses av EU-kommissionen i samförstånd med de berörda medlemsstaterna och ska agera i EU-kommissionens namn och stödja genomförandet av korridoren. Exempel på fastställda uppgifter innefattar att ta fram en arbetsplan för korridorens genomförande (den enskilt viktigaste uppgiften och en grund för korridorens utbyggnad), författa årliga rapporter som beskriver utvecklingen samt finnas till hands för konsultation med medlemsstater.

Notera att dessa nio korridorer till stora delar överensstämmer geografiskt med de godskorridorer som beskrivs i kapitel 3. I paragraf 48 i TEN-T-riktlinjerna berörs detta "släktskap" genom att det föreskrivs att lämplig koordinering ska säkerställas mellan stomnätsskorridorer och godskorridorer för järnvägen. Därigenom ska dubbelt arbete undvikas, i synnerhet vad gäller färdigställandet av arbetsplanen samt vid sammansättning av arbetsgrupper (EU 2013b).

TEN-T-riktlinjerna innehåller även en strategi för sammanlänkningsen med angränsande länder. Enligt de nya riktlinjerna kan EU-medel användas till att finansiera och stödja projekt i angränsande länder så länge specifika villkor uppfylls. Nedanstående är två av de viktigaste villkoren:

- Projektet gäller ett avsnitt som är sammankopplat med stomnätet vid en gränsövergång och gäller infrastruktur som är nödvändig för att förenkla trafikflödet och kontroller.
- Projektet binder samman stomnätet såsom en länk mellan angränsande EU-länder.

Det står medlemsländerna fritt att samarbeta med andra projekt än de som innefattas av villkoren, men då utgår ingen medfinansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa. Däremot finns det andra instrument som kan användas, exempelvis de redskap som finns till hands som ett led i förberedelser för inkludering av nya medlemsstater i EU (EU 2013a).

3 Övriga transportnätverk och korridorsamarbeten inom EU

De två korridorsinitiativ som beskrivs i detta avsnitt – godskorridorer för järnvägen³ och ERTMS-korridorer – är på flera sätt separerade från TEN-T-riktlinjerna, men har samtidigt integrerande anslag, i synnerhet till de senaste TEN-T-riktlinjerna som behandlar och förhåller sig till både godskorridorerna för järnväg och ERTMS-korridorerna i flertalet av sina artiklar.

3.1 Godskorridorer för järnvägen

Förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik trädde i kraft hösten 2010 (EU 2010b). I förordningen fastställs regler för inrättande och organisation av nio Europeiska järnvägskorridorer för godstrafik. Dessa nio korridorer täcker tillsammans in samtliga medlemsstater. Syftet är att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Bland det som regleras i förordningen återfinns regler för organisation och förvaltning av godskorridorer samt vägledande investeringsplanering.

Varje godskorridor ska ha en direktion som består av företrädare för de berörda medlemsstaternas myndigheter samt en styrelse där infrastrukturförvaltarna är representerade. Det är deras roll att se till att utfästelserna genomförs och att en genomförandeplan respektive investeringsplan utarbetas. Dessutom ska en så kallad one-stop-shop inrättas så att sökande har en enda kontaktpunkt beträffande ansökan om infrastrukturkapacitet för godståg i godskorridoren (EU 2010b).

I november 2013 var de nio godskorridorerna följande:

1. Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–Basel–Milano–Genua
2. Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/Basel
3. Stockholm–Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo
4. Sines-Lissabon/Leixões Madrid–Medina del Campo/Bilbao/San Sebastian–Irún–Bordeaux–Paris/Le Havre/MetzSines-Elvas/Algeciras
5. Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venedig/Trieste–Bologna/Ravenna/ Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste

³ Notera att det inte finns en speciell avsikt med att endast beskriva järnvägskorridorer. Om det hade funnits liknande EU-initierade korridorinitiativ för t.ex. väg hade även dessa ingått i avsnittet.

6. Almería–Valencia/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milano–Verona–Padua/Venedig–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest–Zahony
7. Bukarest–Constanta/Prag–Wien/Bratislava–Budapest Vidin–Sofia–Thessaloniki–Aten
8. Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warszawa–Terespol/Kaunas
9. Prag–Horní Lideč–Žilina–Košice–Čierna nad Tisou

I ett nyhetsbrev den 10 november 2013 rapporterade EU-kommissionen att korridorerna 1, 2, 4, 6, 7 och 9 nu är i drift i enlighet med föreskrifterna i förordningen (EU-kommissionen 2013b). För övriga tre korridorer gäller datumet 10 november 2015.

Det överordnade syftet med godskorridorerna är att underlätta rörlighet för varor genom Europa och stärka näringslivets konkurrenskraft. Genom att stärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltningarna i olika länder utefter korridorens sträcka kan nyttjandet av infrastrukturen optimeras och tillförlitligheten öka. Trafikverket ingår i den styrelse som har inrättats för godskorridor 3 (Trafikverket 2014e).

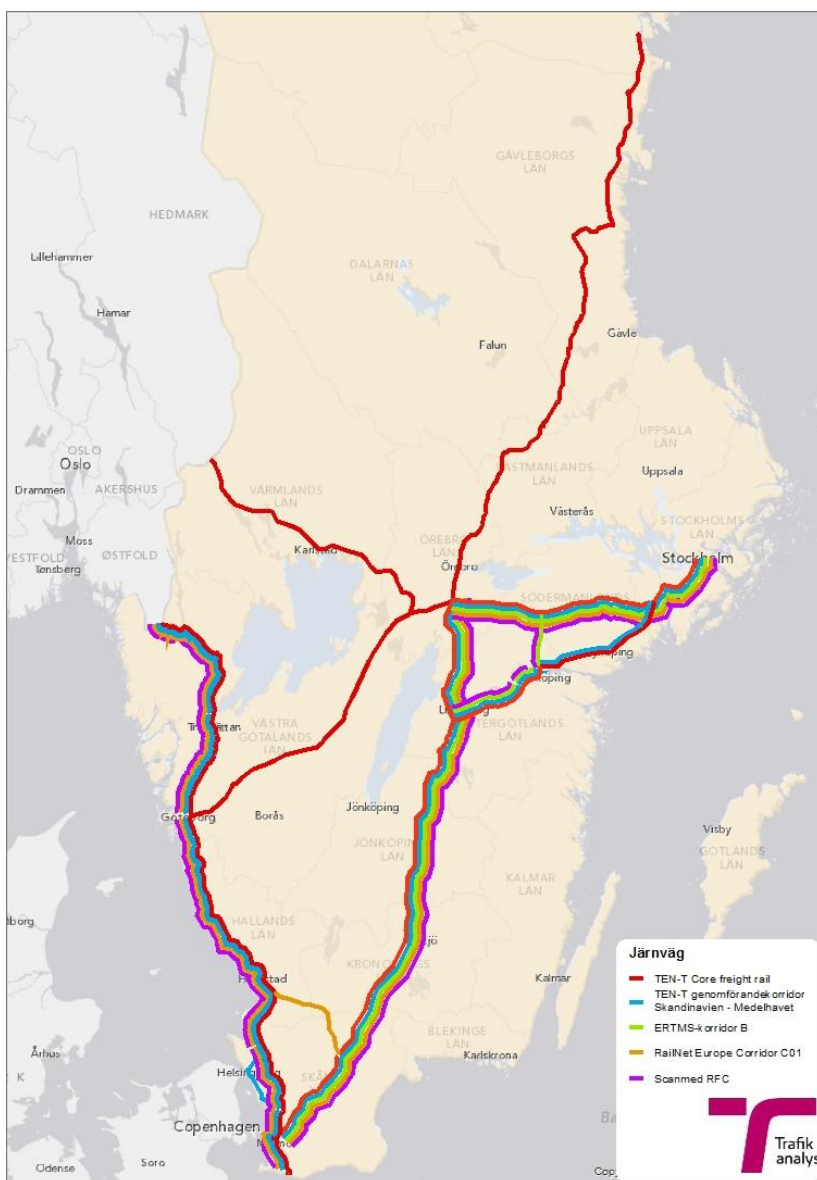
Som framgår av listan var godskorridor 3, "Stockholm – Palermo", aktuell för Sveriges räkning i november 2013, men sedan dess har det skett förändringar. Trafikverket beskriver på sin hemsida (Trafikverket 2014f) att korridoren under 2014 har bytt namn till Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor, (Scanmed RFC). Det är inte bara ett namnbyte, dessutom utökas korridorens sträckning till att även inkludera Norge med Oslo som knutpunkt (detta innebär att järnvägen utefter svenska västkusten ingår), samt att Trelleborg i söder inkluderas. Därmed skapas en större samstämmighet med den av TEN-T:s genomförandekorridorer som heter Scandinavian-Mediterranean Corridor. En orsak till ändringen är att förordningen om TEN-T:s stomnät inte blev överenskommen förrän i december 2013, till skillnad mot den förordning som reglerar godskorridorerna (2010). Eftersom TEN-T-förordningen reglerar EU:s transportinfrastruktur som helhet behövdes således en ändring. Det finns även en strävan att skapa samstämmighet med övriga korridorer, t.ex. ERTMS- och RailNet-Europe-korridorer⁴.

Den nationella sträckningen mellan angivna noder kan medlemsstaterna själva besluta om. I Sveriges fall innebär det i praktiken en ganska liten frihetsgrad, men möjliggör att definiera samma sträcka som pekas ut i ERTMS korridor B.

⁴ RailNetEurope skiljer sig från de övriga initiativen då det inte är ett EU-drivet samarbete, även om huvuddelen av organisationens medlemmar är EU-stater. RailNetEurope är främst ett central- och västeuropeiskt samarbete som utöver EU:s 28 medlemsstater har infrastrukturförvaltare från Bosnien-Hercegovina, Makedonien, Serbien och Schweiz som medlemmar. Organisationen har som mål att förbättra tillgänglighet, effektivitet och kvaliteten i internationell järnvägstrafik. De finns till för att underlätta järnvägsaktörers internationella verksamhet. Arbetet utförs i fyra ordinarie arbetsgrupper och flertalet ad-hoc projekt. Viktiga uppgifter som utförs av organisationen är t.ex. tidtabellsallokering, tidtabelloptimering, övervakning och uppföljning, samt harmonisering av de olika infrastrukturhållarnas *network statements*.

Detta innebär att den sträckning som framgår av Figur 3.1 än så länge bör betecknas som indikativ.

Trafikverket förklarar även att antalet förplanerade tåglägen bestäms utifrån en gemensam marknadsundersökning och ska spegla behovet av gränsöverskridande trafik. Dessutom ska kapacitet reserveras som tåglägen i den innevarande tågplanen för att tillgodose en "spot-marknad" och ändringar i den befintliga trafiken. Det är dessa förplanerade tåglägen som förordningen slår fast att den s.k. one-stop-shop ska kapacitetsfördela (Trafikverket 2014g).



Figur 3.1 Sammanfattande karta över de olika korridorernas sträckning i Sverige

Källa: EU (2013b) TEN-T stamnät, förordning 1315/2013, bilaga I, s. 33; TEN-T genomförandekorridor, Trafikverket (2014f) Godskorridor 3, Stockholm - Palermo; Trafikverket (2014h) ERTMS längs Korridor B; RailNetEurope (2014) Corridor C1.

3.2 ERTMS-korridorer

Fram till överenskommelsen om de nya TEN-T-riktlinjerna reglerades ERTMS-utbyggnaden av två överenskommelser. Dels ett Memorandum of Understanding (icke-bindande samarbetsavtal) som tecknades mellan EU-kommissionen, European Railway Agency (ERA), CER (Community of European Railways), UNIFE (Association of the European Rail Industry), UIC (International Union of Railways), EIM (European Rail Infrastructure Managers), GSM-R Industry Group (Alstom, Nokia, Kapsch, Siemens m.fl.) och ERFA (European Rail Freight Association).

MoU:ets första version undertecknades 2005, följt av nya överenskommelser 2008 och 2012. MoU:et handlar mycket om gemensamma utfästelser kring standarder, uppgradering och systemets tekniska beskaffenhet (EU-kommissionen 2012). Den andra huvudsakliga överenskommelsen var den utbyggnadsplan för ERTMS som EU-kommissionen antog 2009. Där fastställs 6 internationella korridorer och ett antal olika linjer som måste vara utrustade med ERTMS. För Sveriges räkning ingår södra stambanan, västra stambanan mellan Hallsberg–Stockholm, samt sträckan Hallsberg–Mjölby som sträcker i korridor B, se Figur 3.1. Dessa sträckor måste därmed utrustas med ERTMS. Därutöver finns det partier som Sverige frivilligt har åtagit sig att utrusta med ERTMS, t.ex. Botniabanan (EU-kommissionen 2009a).

De 6 korridorerna (A-F) täcker in stora delar av EU och kompletteras i vissa medlemsstater av fler sträckor som också ska utrustas med ERTMS (EU-kommissionen 2009b). Exempelvis sträcker sig ingen korridor till de baltiska staterna och Bulgarien samt Grekland. Här finns det dock oavsett sträckor som ska utrustas med ERTMS. Därmed är det egentligen mer rättvist att beskriva ERTMS-utbyggnaden i formen av ett nätverk och inte som korridorer.

Ett sista steg i utvecklingen av ERTMS utgörs av de nya TEN-T-riktlinjerna och dess stomnät. Där fastställs det bl.a. att järnvägens stomnät ska utrustas med ERTMS. En jämförelse mellan korridorerna (A-F) och utbyggnadsplanen för ERTMS, med TEN-T-riktlinjerna, visar att ambitionsnivån höjs i och med de nya kraven. För Sveriges räkning ingår många fler järnvägssträckor och situationen är likartad i majoriteten av medlemsländerna. Däremot fastställer de nya TEN-T-riktlinjerna inte något krav på ERTMS för det övergripande nätet, men ERTMS ska prioriteras vid tilldelning av EU-medel för järnvägsprojekt (UNECE 2014a).

4 Transportnätverk med fokus på EU:s grannländer

4.1 Samarbeten där EU är en aktiv part

EU-samarbetet inom transportområdet med de stater som omgärdar unionen bedrivs i olika samarbetsforum som ett led i en europeisk strategi att bättre integrera EU:s transportinfrastruktur med dess omgivning.

Strategin har sin bakgrund i EU-kommissionens meddelande *Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions* som antogs 2007. Detta meddelande byggde i sin tur på de slutsatser som en högnivågrupp presenterade år 2005. Meddelandet från 2007 pekade ut de fem viktigaste axlarna för handel mellan EU och unionens grannländer, se Tabell 4.1. Dessutom presenterades ett paket av förslag som syftade till att minska restiden utefter dessa axlar, t.ex. likriktning av tullkontroller och borttagande av administrativa hinder. Sammankopplingen av transportnätverk till grannländer ingår som en målsättning i EU:s etablerade samarbetsprogram med sina grannområden, s.k. grannskapsprogram (EU-kommissionen 2010). Efter att meddelandet presenterades har det hållits utforskningssamtal mellan de olika inblandade staterna (EU-kommissionen 2008).

Tabell 4.1 De fem viktigaste transnationella axlarna för handel.

Axel	Beskrivning
Sjömotorvägar	Länkar samman sjöar, hav och kustområden inom EU och dess närområden.
Norra axeln	Kopplar samman EU med Norge i norr och Vitryssland samt Ryssland i öster.
Centrala axeln	Länkar samman centrala EU med Ukraina, Svarta havet och Kaspiska havet, liksom den transsibiriska järnvägen, Volga och Östersjön.
Sydöstra axeln	Länkar samman EU med Balkan och Turkiet, Kaukasus, Kaspiska havet, samt Egypten och Röda havet.
Sydvästra axeln	Kopplar samman sydvästra EU med Schweiz och Marocko, samt en länk genom Maghreb från Marocko till Egypten.

Källa: EU-kommissionen (2010) *Extending the networks beyond the EU*

Nästa betydande initiativ från EU:s sida var ett meddelande som kom 2011. Här pekas ett förnyat samarbete ut, baserat på meddelandet från 2007. Den här gången inkluderas fler trafikslag. Exempel på åtgärder som föreslås är modernisering av flygledning, utvidgning av luftfartsavtal och införandet av internationella standarder för inlandssjöfart. För järnvägen finns betydande handelshinder på grund av olika spårvidd. Detta uppmärksammas av meddelandet, utan att någon lösning presenteras. Däremot föreslås åtgärder för att introducera ERTMS. När det gäller själva infrastrukturbyggnaden föreslår meddelandet att sammankopplingen mellan strategiska transportnätverk i den s.k. *Eastern Partnership Region* och TEN-T definieras. En liknande process förutses för den framtida s.k. *Trans- Mediterranean transport network* samt *South East Europe Comprehensive Regional Transport Network*. Syftet är helt enkelt att tydligt länka grannskapspolitiken till utvecklingen av TEN-T. Vid det europeiska rådet den 6 oktober 2011 välkomnades meddelandet och det uppmuntrades att samarbetet kring Medelhavet skulle ske under uppsikt från Medelhavsunionen (Chrysanthopoulos 2013).

Följande är tre regionala samarbetsforum där EU deltar för att driva arbetet med integrerade transportnätverk framåt (EU-kommissionen 2014a).

Eastern Partnership samlar Armenien, Azerbajdzjan, Vitryssland, Georgien, Moldavien och Ukraina i ett generellt samarbete med EU. Transport återfinns därmed bland en mängd andra samarbetsområden. Framstegen har skett stötvis. Vid en ministerkonferens i Krakow i oktober 2011 förtydligade deltagarna vikten av samarbete inom transportområdet och utlovade åtgärder för att förenkla handel och resande över gränserna. Bland annat ska flaskhalsar vid gränspassager byggas bort och administrativa procedurer förenklas. I och med mötet skapades *the Eastern Partnership Transport Panel* som ett resultatorienterat ramverk för framtida samarbete (Chrysanthopoulos 2013).

Euro-Mediterranean Transport Ministerial Conference är ett samarbete inom transportområdet som sker under översyn från det etablerade samarbete som sker i den s.k. Medelhavsunionen. En ministerkonferens genomfördes i november 2013 där prioriteringar i en regional transportutvecklingsplan fastställdes. Utöver EU:s samtliga medlemsstater representerades Albanien, Algeriet, Bosnien-Hercegovina, Egypten, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen (observatör), Monaco, Montenegro, Marocko, Mauretanien, Palestina, Tunisien och Turkiet. Syrien är för tillfället avstängt från samarbetet. Detta var ett nästa steg i ett partnerskap för samarbete inom transportområdet som påbörjades 2005. Samarbetet sträcker sig över samtliga trafikslag och en transportplan ska utarbetas och implementeras. En sammankoppling till TEN-T ingår som en viktig komponent. Samarbetet innebär bl.a. samfinansiering och anpassning av regelverk och standarder (Union for the Mediterranean Ministerial Conference on Transport 2013).

South East Europe Transport Observatory: Ett ramverk för regionalt samarbete inom transportområdet för länder i västra Balkan (EU-kommissionen 2014a). Det finns även ett samarbete med länderna kring Svarta Havet som går under nam-

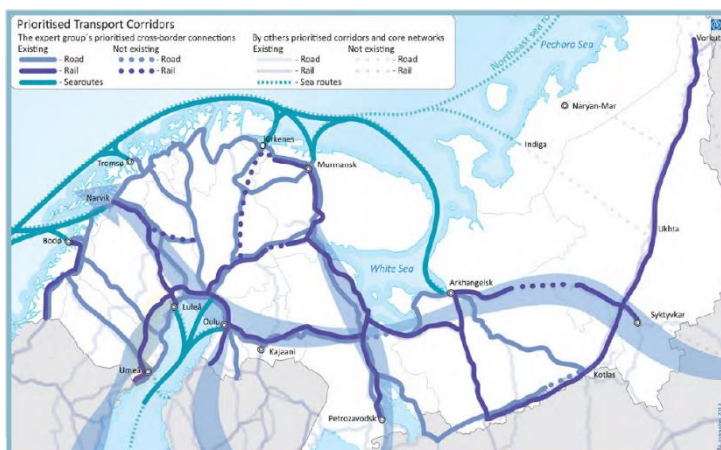
net *Black Sea Synergy* (Chrysanthopoulos 2013). Det är även viktigt att omnämna TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) som inte är ett EU-projekt, men som stöds av EU både finansiellt och genom tekniskt assistans. Syftet med TRACECA är att utveckla en multimodal transportkorridor som länkar samman EU och Asien (EU-kommissionen 2014a).

I ett av de s.k. *Neighbourhood Policy Papers* som ges ut av Kadir Has-Universitetet i Istanbul (Chrysanthopoulos 2013) slås det fast att EU:s samarbete med grannländer inom transportområdet är splittrat. Det regleras av meddelanden och inte lagstiftning, och mycket av det praktiska samarbetet har delegerats till etablerade institutioner som Medelhavsunionen och det östra partnerskapet istället för att centraliseras och hållas samman. I detta paper slår analysen även fast att splittringen spiller över på EU-kommissionens interna arbete då flera generaldirektorat involveras. Men den viktigaste bristen är att projekt sällan når implementeringsfasen och att utlovade löften uteblir – från samtliga parter.

4.2 Joint Barents Transport Plan

I ljuset av en förväntad tillväxt av basnäringarna i Barentshavsregionen har Joint Barents Transport plan tagit fram på initiativ av The Barents Euro-Arctic Transport Area:s styrgrupp. Planen som presenterades i september 2013 är tänkt att spegla nationella prioriteringar med fokus på gränsövergångarna mellan Ryssland, Finland, Sverige och Norge. De åtgärder som föreslås i planen delas in i åtgärder som ska genomföras inom medellång tid (12-15 år) respektive lång tid (30 år).

I planen har ett antal viktiga transportkorridorer identifierats, se Figur 4.1. Tanken är att dessa ska utgöra komplement till de korridorer som identifierats inom TEN-T.



Figur 4.1 Prioriterade transportkorridorer utpekade i Joint Barents Transport Plan
Källa: The Barents Euro-Arctic Region (2014) Joint Barents Transport Plan. Proposals for development of transport corridors for further studies.

http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf

De föreslagna åtgärderna ska i huvudsak finansieras genom de nationella budgetarna men även andra finansieringsmöjligheter såsom OPS, internationell finansiering och vägavgifter kan övervägas.

4.3 Trans-European North-South Motorways (TEM) och Trans-European Railways (TER)

För att garantera sömlösa anslutningar för att underlätta internationella transporter i hela Europa, det vill säga inte enbart i det området som omfattas av TEN-T, de paneuropeiska transportkorridorerna och de prioriterade axlarna som redovisats ovan, samordnar FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) infrastrukturprojekt; ett transeuropeiskt nätverk för motorvägar (TEM) och ett för järnvägar (TER) i centrala, östra och sydöstra Europa. TEM och TER bedrivs huvudsakligen separat med olika sekretariat och antalet deltagande länder varierar.⁵ TEM har pågått längst, sedan 1977, medan TER påbörjades 1990. Centralt i detta arbete är den projektgemensamma generalplanen (Master Plan).

I generalplanen definieras ett stomnät⁶ (backbone) för väg- och järnväg i medverkande länder såsom det planeras se ut åren 2010, 2015 och 2020, samt individuella projekt för att åstadkomma detta. Hittills har ungefär 45 procent, eller 223 projekt⁷, av de 491 väg- och järnvägsprojekten som identifierades i den första generalplanen 2006 genomförts (UNECE 2011). En revision av planen genomfördes 2009-2010. Revisionen har bland annat inneburit en ökad hänsyn till en kärvare ekonomisk utveckling, ökade svårigheter att få finansiering till projekten, integreringen med andra internationella transportnätverk, samt ändrade eller nya transportupplägg när det gäller val och prioritering av inkluderade projekt i generalplanen. Den reviderade generalplanen, publicerad i februari 2012, innehåller 294 respektive 191 nya, alternativt reviderade väg- och järnvägsprojekt fördelade på 21 länder till en sammanlagd uppskattad kostnad av 188 miljarder euro, se Tabell 4.2. Den verkliga kostnaden är förmodligen högre eftersom några projekt saknar en uppskattad kostnad.

⁵ TER består 2013 av 17 deltagande delstater: Armenien, Österrike, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Georgien, Grekland, Ungern, Italien, Litauen, Polen, Rumänien, Ryssland, Slovakien, Slovenien och Turkiet. Dessutom har ett antal länder observatörsstatus som deltar i vissa aktiviteter i projektet: Vitryssland, Lettland, Moldavien, Montenegro, Serbien, Makedonien och Ukraina. Azerbajdzjans medlemskap väntar på signatur för anslutningen.

TEM består 2013 av 15 deltagande delstater: Armenien, Österrike (associerad medlem), Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Georgien, Ungern, Italien, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet. Fyra länder har observatörsstatus: Montenegro, Serbien, **Sverige** och Ukraina. Azerbajdzjans medlemskap väntar på signatur för anslutningen.

⁶ Detta nät är delvis överlappande med stomnätet i TEN-T, transportkorridorerna och axlarna, samt EATL

⁷ Huvudsakligen järnvägsprojekt.

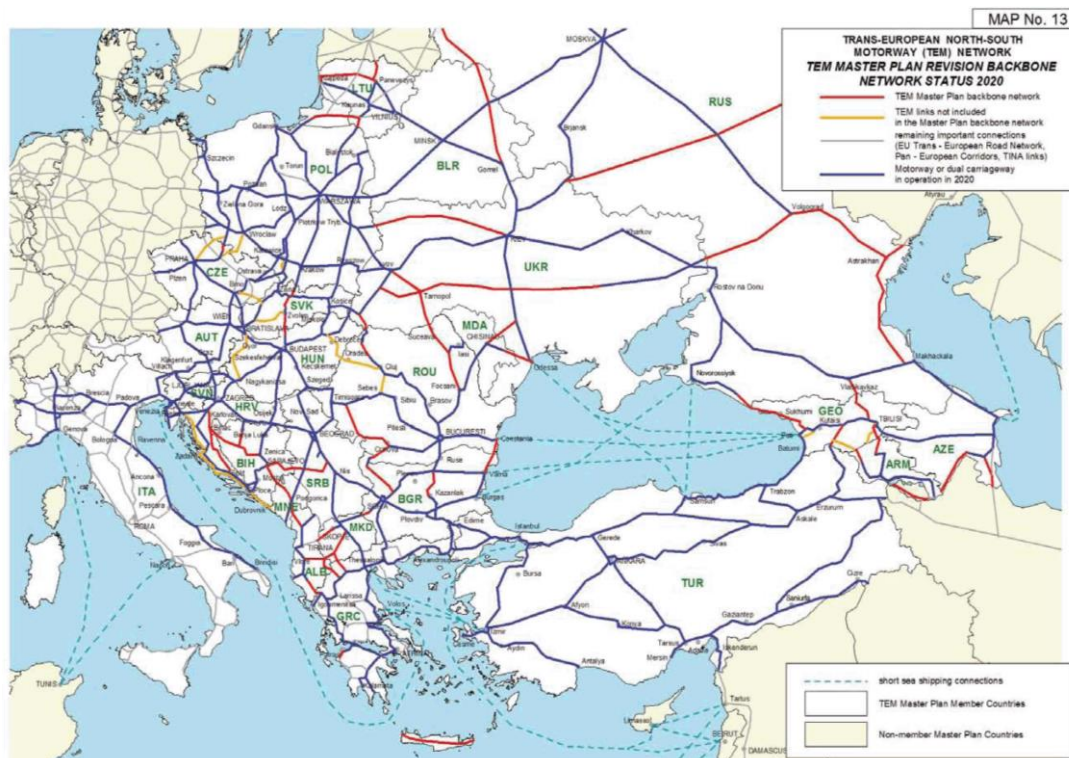
Tabell 4.2 Antal projekt i TEM och TER, samt uppskattad projektkostnad, 2011 års priser

<i>Land</i>	<i>TEM projekt</i>		<i>TER projekt</i>	
	<i>Antal</i>	<i>EUR miljoner</i>	<i>Antal</i>	<i>EUR miljoner</i>
Albanien	6	564	2	29
Österrike			17	13 639
Azerbajdzjan	3	389	2	319
Bosnien och Hercegovina	9	4 583	7	70
Bulgarien	13	1 479	8	7 665
Kroatien	13	3 365	16	4 839
Tjeckien	2	2 437	4	4 053
Makedonien	2	1 024	4	555
Georgien	7	1 523		
Grekland	3	575		
Ungern	8			
Litauen	12	920	31	685
Montenegro	3	104	1	33
Polen	78	41 452	20	5 652
Rumänien	49	33 939	5	4 747
Ryssland	12		20	3 790
Serbien	12	3 902	11	4 021
Slovakien	19	6 555	13	7 559
Slovenien	3	640	9	3 401
Turkiet	36	10 629	21	12 221
Ukraina	4	1 043		
Summa	294	115 123	191	73 278

Källa: UNECE (2011) TEM and TER revised Master Plan. Final Report. Volume I: Main text.

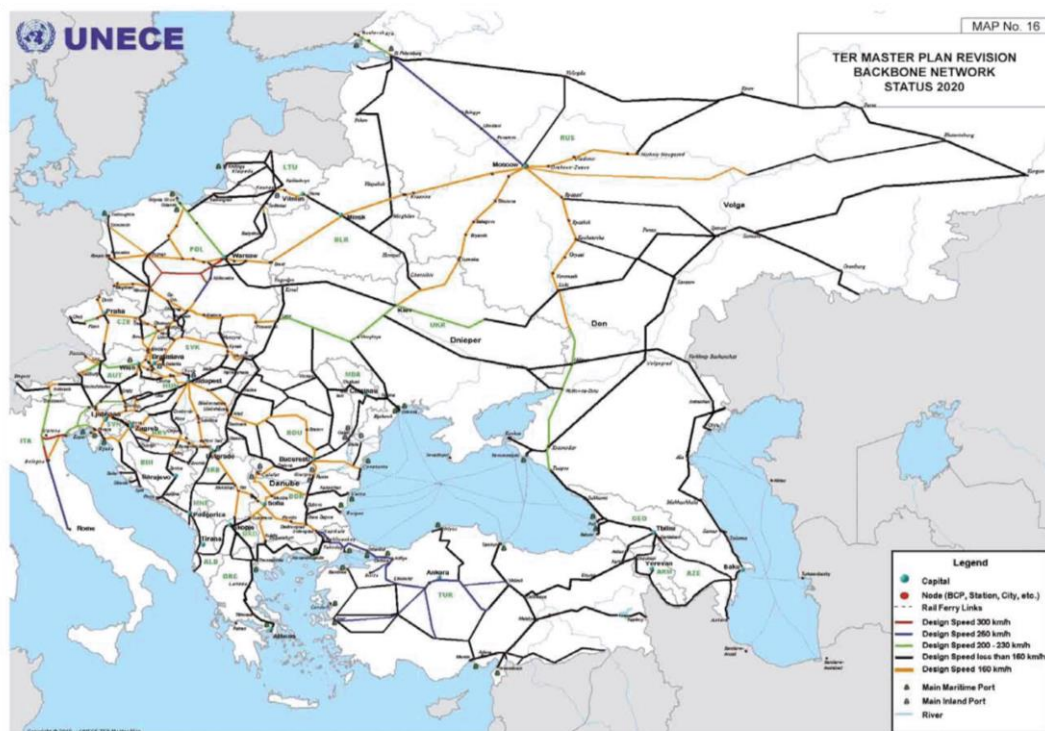
Anm: Alla projekt har inte säkrad finansiering. För vissa projekt saknas även kostnadsuppgifter.

Av Figur 4.2 framgår de avsnitt av nätet av motorvägar eller liknande som förväntas vara i drift år 2020. Figur 4.3 visar bandelar med en förväntad hastighetsbegränsning lägre än 160 km/h och de lika med 160, 200-230, 250 och 300 km/h år 2020.



Figur 4.2 Utbredningen och implementering av TEM-nätet, prognos för 2020

Källa: UNECE (2011) TEM and TER revised Master Plan. Final Report. Volume I: Main text.



Figur 4.3 Utbredning och implementering av TER-nätet, prognos för 2020

Källa: UNECE (2011) TEM and TER revised Master Plan. Final Report. Volume I: Main text.

Den ekonomiska krisen får dock anses ha påverkat möjligheterna för åtminstone några av länderna att färdigställa investeringarna enligt plan till 2020. Exempelvis anges i rapporten att sannolikheten trots allt bedöms hög att TEM-projekten ska kunna genomföras som planerat till 2020 i Österrike, Italien, Polen, Slovenien och Turkiet. Detsamma gäller med några undantag för flertalet projekt i Kroatien, Tjeckien, Ungern, Grekland, Serbien och Slovakien. I övriga länder bedöms utfallet bli något lägre eller mycket lägre än planerat. Figurerna bör därför tolkas med försiktighet och ska därför ses som bäst möjliga utfall fram till 2020 (UNECE 2011).

4.4 Euro-Asian Transport Linkages (EATL)

Även över längre avstånd pågår samarbeten kring infrastrukturutbyggnad. Euro-Asian Transport Linkages (EATL) startade för drygt tio år sedan som ett samarbete mellan UNECE och FN:s ekonomiska och sociala kommission för Asien och Stillahavsområdet (UNESCAP) (UNECE 2012). Tillsammans har deltagande länder⁸ identifierat nio järnvägs- och nio vägkorridorer, 17 vattenvägar, 52 inlandshamnar och 70 kusthamnar, som kopplar samman de två kontinenterna, som viktiga att utveckla. De nio väg- respektive järnvägskorridorerna redovisas i Figur 4.4 och Figur 4.5.

Utvecklingen per korridor bryts ned i ett antal projekt, se Tabell 4.3. Av sammanlagt 421 föreslagna infrastrukturprojekt ansågs 311 stycken vara av internationell betydelse, till en uppskattad total kostnad av 215 miljarder US dollar. Ungefär 36 procent av summan hade finansieringen klar vid en sammanställning 2013.

- 146 vägprojekt (114 miljarder \$)
- 121 järnvägsprojekt (75 miljarder \$)
- 44 övriga projekt (26 miljarder \$)

188 av de 311 projekten klassas i kategori I, det vill säga projekt som är fullt finansierade, som pågår eller antas göra det inom en snar framtid. Dessa projekt har en uppskattad investeringskostnad på 78 miljarder US dollar.

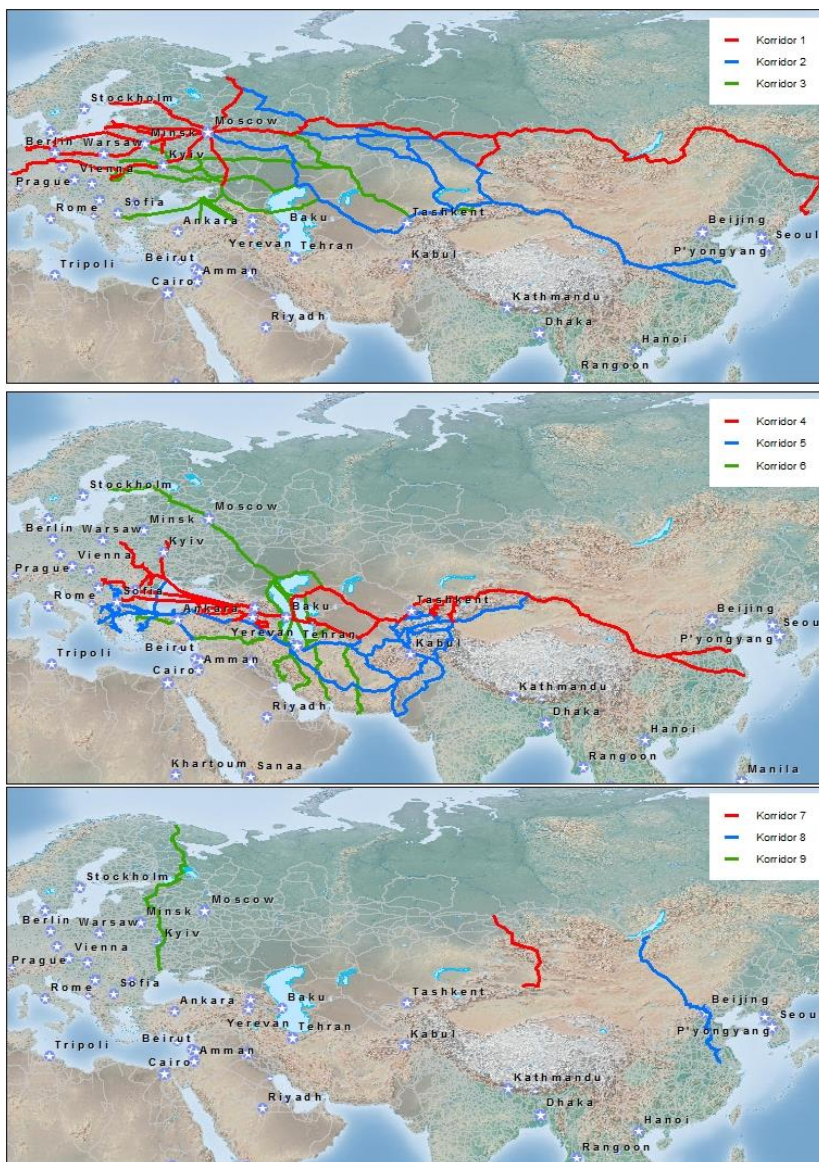
⁸ Deltagande länder (2013) Afghanistan, Armenien, Azerbajdzjan, Vitryssland, Belgien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Kina, Kroatien, Cypern, Finland, Frankrike, Georgien, Tyskland, Grekland, Iran, Italien, Kazakstan, Kirgizistan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Mongoliet, Pakistan, Polen, Portugal, Moldavien, Rumänien, Ryssland, Serbien, Spanien, Tadzjikistan, Makedonien, Turkiet, Turkmenistan, Ukraina och Uzbekistan.

Tabell 4.3 Antal nationella projekt och EATL-projekt per land

<i>Land</i>	<i>Väg</i>	<i>Järnväg</i>	<i>Övriga</i>	<i>EATL- projekt</i>	<i>Nationella projekt</i>	<i>Totalt</i>	<i>Finansiering klar (%)</i>
Afghanistan	6			6	29	35	1
Armenien	5	3	2	10	3	13	17
Azerbajdzjan	4	1	1	6			100
Vitryssland							
Bulgarien	3	6	2	11	12	23	93
Kina	16		2	18		18	57
Finland							
Georgien	12	4		16	4	20	71
Tyskland	2	3		5	1	6	
Grekland	2	1	1	4	3	7	100
Iran		6		6	1	7	65
Kazakstan	8	2		10	3	13	100
Kirgizistan	3	4		7	2	9	20
Lettland	6	10		16		16	25
Litauen	9	30	9	48	7	55	100
Luxemburg							
Mongoliet					1	1	
Pakistan	21	1	2	24	2	26	56
Moldavien	2	1	1	4	1	5	49
Rumänien			6	6	1	7	42
Ryssland	18	23	10	51	19	70	16
Tadzjikistan	10	2	1	13	19	32	55
Makedonien	6	4		10	1	11	58
Turkiet	8	9	7	24		24	52
Turkmenistan							
Ukraina	3	1		4		4	71
Uzbekistan	2	10		12	1	13	69
Summa	146	121	44	311	110	421	36

Källa: UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.

De nio väg- och järnvägskorridorerna presenteras i Figur 4.4 och Figur 4.5. För respektive korridor framgår antal projekt och finansiering i Tabell 4.4 och Tabell 4.5. Detaljerad information om respektive korridor och dess delsträckor finns att hämta i den interaktiva kartan: <http://apps.unece.org/eatl/>.



Figur 4.4 De nio vägkorridorernas sträckning inom EATL

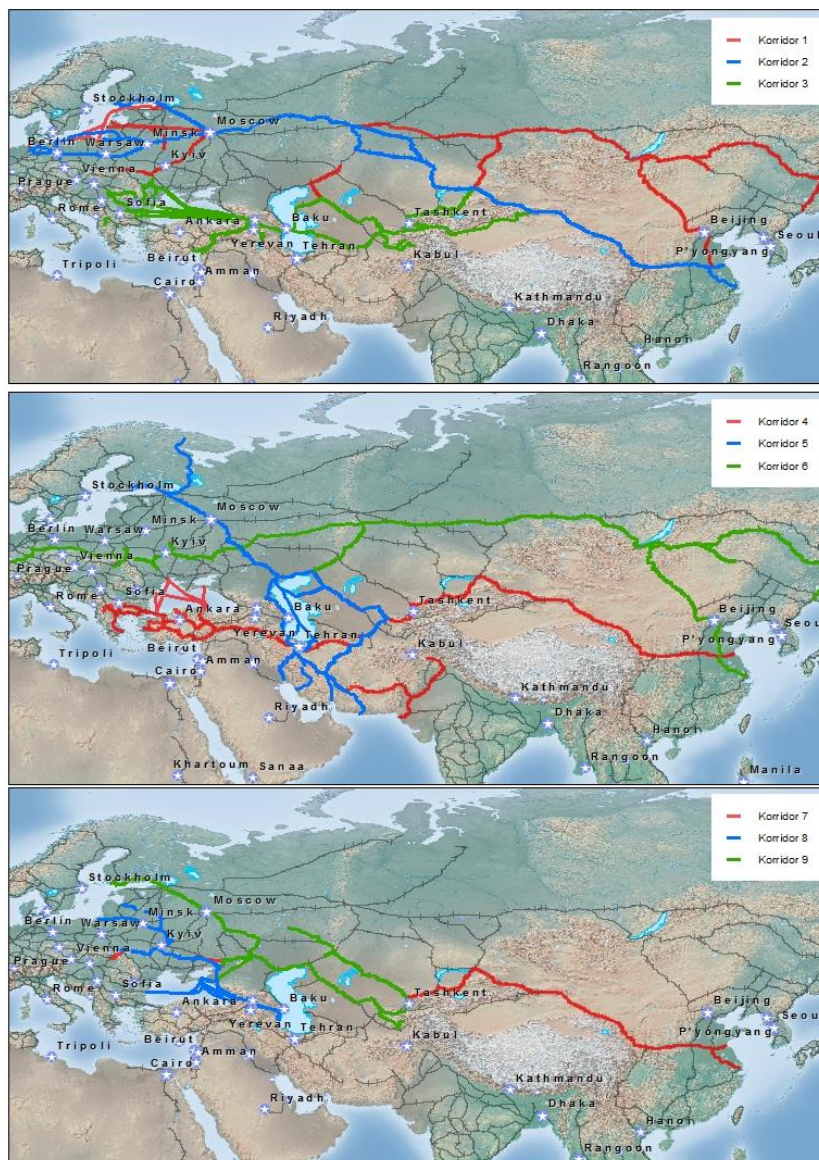
Källa: UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.

Anm: Vissa av korridorernas sträckningar överlappar varandra.

Tabell 4.4 Investeringar per vägkorridor och finansiering totalt samt för Prio I-projekt (de som har säker finansiering), miljoner US \$, 2011 års priser

<i>Korridor</i>	<i>Antal projekt</i>	<i>EU \$ miljoner</i>	<i>Ej EU \$ miljoner</i>	<i>Summa kostnad</i>	<i>Prio I EU \$</i>	<i>Prio I ej EU \$</i>
1 Åbo – Vladivostok	28	967	3 343	4 310	365	
2 Bremer- haven – Shanghai	32	799	41 136	41 935	447	4 690
3 Luxemburg – Shanghai	29	323	38 217	38 539	873	4 750
4 Nadlac (Rumänien) – Shanghai	39		2 853	2 853		2 761
5 Gränsen mellan Serbien och Makedonien – Shanghai	71	1 037	23 859	24 897	705	13 340
6 Åbo – Bandar Abbas (Iran)	5		1 434	1 434		829
7 Murmansk – Odessa	1		88	88		
8 Ulan-Ude (vid Bajkalsjön) – Nanjing (Kina)						
9 Novosibirsk – Urumqi (Kina)	1		156	156		156
Summa				114 211	2 390	15 846

Källa: UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.



Figur 4.5 De nio järnvägskorridorernas sträckning inom EATL
 Källa: UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.
 Anm: Vissa av korridorernas sträckningar överlappar varandra.

Tabell 4.5 Investingar per järnvägskorridor och finansiering totalt samt för Prio I-projekt (de som har säker finansiering), miljoner US \$, 2011 års priser

Korridor med start – och slutpunkt	Antal projekt	EU \$ miljoner	Ej EU \$ miljoner	Summa kostnad	Prio I EU \$	Prio I ej EU \$
1 Bremerhaven – Vladivostok	50	2 282	21 357	23 638	1 404	208
2 Bremerhaven – Shanghai	38					
3 Curtici (Rumänien) – Shanghai	35		7 579	7 579		1 574
4 Dragoman (Bulgarien) – Shanghai	27	6 866	25 873	32 739	6 866	15 235
5 Hangö/Åbo – Bandar Abbas (Iran)	17		4 510	4 510		2 314
6 Luxemburg – Vladivostok	3		13	13		13
7 Mostis'ka (Ukraina) – Shanghai	7					
8 Mostis'ka (Ukraina) – Astara (Iran)	29	1 995	89	2 084		41
9 Hangö/Åbo – Hairatan (Afghanistan)	19		638	638		415
Summa				71 202	8 270	19 801

Källa: UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.

Anm: 1 projekt har slutförts för 3,6 miljarder. Totala summan för järnvägsprojekt uppgår därmed till de ovan nämnda 75 miljarderna.

Nuvarande fas (Fas III) i EATL-projektet, 2013-2015, syftar till att gå vidare och hitta finansiering för implementering av de identifierade objekten samt underlätta och undanröja fysiska och administrativa flaskhalsar vid gränspassagerna. Som presenterats ovan pågår det diskussioner och långtgående planer finns på att knyta länder närmare varandra, både inom EU i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T men även över längre avstånd i öster mot Barentsregionen och bort mot Kina. Hur väl de ovan presenterade internationella samarbetena och andra länders individuella infrastruktursatsningar faller ut kan leda till större eller mindre förändringar i transportmönster både i termer av hur stora flödena kan bli men även vilka vägar godset tar till och från Sverige.

5 Diskussion

Sverige är ett land i utkanten av de huvudsakliga globala godstransportstråken, men med en näringslivsstruktur som genererar förhållandevis stora transport-volymer. Den svenska industrin består till stor del av globala företag och gräns-överskridande godstransporter är en viktig del i de nätverk som binder ihop företagen. Handelsmönstret och de stora import- och exportländerna har varit relativt stabilt under lång tid och kanaliseras till ungefär två tredjedelar i något av de sex i huvudsaklig nord-sydliga stråk som identifierades redan av Godstransportdelegationen 2001. Stråken stämmer också väl överens med de svenska delarna av TEN-T:s stomnät och övergripande nät. Norden och norra Europa är de viktigaste marknaderna för svensk del.

Även om flödena har varit tämligen robusta över tid pekar flera prognoser över framtidens handelsmönster mot en ökad betydelse för världshandeln av de växande marknaderna i Asien och Östeuropa. Det skulle innebära att en allt större andel av världens och även Sveriges totala transporter kommer att starta eller ha en målpunkt i Asien. Europa och framförallt grannländerna i Norden och i norra Europa spås dock fortfarande vara Sveriges största handelsområde i framtiden.

Internationella långväga godstransporter, såsom mellan Kina och Europa har historiskt dominerats av sjöfartstransporter. Tendensen på sjöfartsmarknaden är fortsatt konsolidering i termer av större globala rederier med större fartyg (Trafikanalys 2014) och en koncentration av trafiken till allt färre och större hamnar (Seatrade global 2013). Allt större hamnar leder till ökade transporter till och från samma hamnar vilket ställer ökade krav på den landbaserade anslutningsinfrastrukturen. Den ökade trängseln i farlederna och i de landbaserade anslutningarna till hamnarna både i Asien och på kontinenten kan leda till att alternativa transportlösningar blir mer attraktiva (UNECE 2012). Ett ökat användande av sådana landbaserade transportupplägg mellan Asien och Europa skulle möjligen kunna innebära att hamnarna i Östersjöregionen får en större betydelse än tidigare.

I takt med att efterfrågan ökar på liknande transportkedjor som tar nya vägar uppstår naturligt krav på en ökad integrering av infrastruktur över nationsgränserna och borttagande av administrativa hinder. Det förutsätter dock att det finns en effektiv samordning, av i huvudsak järnvägskorridorer, mellan länderna och att operatörer har förmågan att tillgodose kundernas behov av service längs med hela transporten. För att åstadkomma effektiva lösningar är internationella samarbeten helt nödvändiga.

Det finns många olika samarbeten som syftar till att just stärka och effektivisera godstransporter inom EU och dess närhet. Det kan till exempel handla om tullhantering, olika tekniska system eller harmonisering av regelverk. En stor del av samarbetena handlar dock framförallt om direkta infrastrukturutbyggnadsprojekt

som kan få långtgående konsekvenser för framtidens godsflöden. TEN-T utgör grunden till EU:s strategier för den gemensamma transportinfrastrukturen. För att garantera sömlösa anslutningar som underlättar internationella transporter i hela Europa, det vill säga inte enbart i det området som omfattas av TEN-T, samordnar FN utvecklingen av infrastrukturprojekt i centrala, östra och sydöstra Europa. Även över längre avstånd pågår samarbeten inom ramen för FN kring infrastrukturutbyggnad. I samarbetet Euro-Asian Transport Linkages (EATL) har de deltagande länderna för nio järnvägs- och nio vägkorridorer identifierat ett stort antal infrastrukturprojekt som viktiga att utveckla.

Sverige som är ett import- och exportorienterat land kan utan tvivel dra nytta av bättre integrerad infrastruktur i sin omgivning. De EU-initierade projekten må i vissa fall vara tungrodda, men den europeiska infrastrukturen är generellt sett fragmenterad och behöver byggas ihop för att skapa ett effektivt europeiskt transportsystem. Inom EU finns det exempelvis fortfarande spår av tidigare generationers säkerhetstänkande vad gäller sammankoppling och integrering av infrastruktur. Förhoppningsvis kommer den nya TEN-T-förordningen och Fonden för ett sammanlänkat Europa att bidra till ett tydligare helhetstänk då det är lagstiftning som utvidgar tidigare ambitioner inom området och som täcker in t.ex. ERTMS-utbyggnad och godskorridorer för järnvägen i sina artiklar. TEN-T är ambitiöst och har mötts av kritik, bland annat har subsidiaritetsprincipen åberopats. Men frågan är om det finns någon annan väg att gå om målet är att skapa en väl fungerande inre marknad där transporter flödar fritt genom EU:s inre gränser. Vad gäller kopplingen till EU:s grannländer träder en mer komplicerad bild fram. Här förefaller det saknas en tydlig och fokuserad strategi från EU:s sida som på ett effektivt sätt kopplar samman EU:s intentioner med de som bedrivs på FN-nivå.

Efterhand som EU växer tätare samman som en ekonomisk och politisk enhet behöver den svenska transportpolitiken och analysen av prioriterade åtgärder sannolikt i allt högre grad utformas utifrån ett europeiskt perspektiv. Det är därmed också rimligt att huvudfokus vid framtida infrastrukturplaneringar fortsatt ligger på vad som förväntas ske i dessa länder och områden, både avseende ekonomisk tillväxt och transportarbete, men framför allt när det gäller dessa länders planer vad gäller infrastrukturutveckling. Eftersom godstransporterna till och från Sverige är invävda i ett globalt system blir en avgränsning även till ett europeiskt perspektiv, eller till gränsövergångarna till grannländerna, egentligen ett alltför snävt perspektiv. Många av de frågor som står i fokus för godstransporternas långsiktiga utveckling är sådana att de måste få en global lösning. Samtidigt är EU en viktig kanal för Sveriges medverkan i att få sådana lösningar till stånd. Det är därför också viktigt att driva på EU:s transportpolitik så att den understödjer den utveckling av godstransportförsörjningen som är önskvärd ur svenskt perspektiv mot en global horisont.

6 Referenser

Barents Euro-Arctic Region (2014) Joint Barents Transport Plan. Proposals for development of transport corridors for further studies.

http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf

Chrysanthopoulos, Leonidas (2013) The EU's Transport Policy Within the Context of its Eastern and Southern Neighbourhoods

[http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper\(08\)\(1\).pdf](http://www.khas.edu.tr/cms/cies/dosyalar/files/NeighbourhoodPolicyPaper(08)(1).pdf)

EU (1995) Förordning 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät

EU (1999) Förordning 1655/1999 om ändring av förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät

EU (2007) Förordning 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet

EU (2010a) Förordning 67/2010 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät

EU (2010b) Förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

EU (2012) Förordning 670/2012 om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013) och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet

EU (2013a) Förordning 1316/2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010

EU (2013b) Förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU

EU-kommissionen (2008) Meddelande, Sonderingssamtalen med grannländerna om samarbete på transportområdet: KOM(2008) 125 slutlig

EU-kommissionen (2009a) Decision on the implementation of the technical specification for interoperability relating to the control-command and signaling

subsystem of the trans-European conventional rail system ERTMS deployment plan, C(2009) 5607 final

EU-kommissionen (2009b) ERTMS deployment in 2020

http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/interoperability/ertms/doc/edp/ertms_map.pdf

EU-kommissionen (2010) Extending the networks beyond the EU, Nyhetsbrev 15 april 2010 <http://ec.europa.eu/transport/newsletter/dg/2010/nlmove8-2010-04-15.html#b>

EU-kommissionen (2011b) Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, KOM(2011) 650 slutlig

EU-kommissionen (2011c) Priority Projects 2010 A Detailed Analysis

http://inea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_longer_version_25jan2011_final_web.pdf

EU-kommissionen (2012) MoU concerning the strengthening of cooperation for the management of ERTMS:

http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/interoperability/ertms/doc/mou_on_management_of_ertms.pdf

EU-kommissionen (2013b) Six EU rail freight corridors now operational

http://ec.europa.eu/transport/newsletters/2013/11-15/articles/rail-freight-corridors_en.htm

EU-kommissionen (2014a) International relations, European Neighbourhood – Transport

http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/european-neighbourhood_en.htm

EU-kommissionen (2014b) Sammanhållningsfonden.

http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/cohesion/index_sv.cfm

Europaparlamentet (2013) Faktablad om TEN-T

http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/en/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.8.1.html

Europeiska Rådet (1994) Rådsslutsatser, bilaga I, Europeiska Rådet i Essen, 9-10 december 1994: http://www.europarl.europa.eu/summits/ess2_en.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014j) TEN-T projects by country:

Sweden http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014q) 30 priority projects
http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/30_priority_projects/30_priority_projects.htm

RailNetEurope (2014) Corridor C1: http://www.rne.eu/corridor-info/items/Corridor_1.html

Seatrade Global (2013) P3 alliance port and regulatory machinations.
<http://www.seatrade-global.com/news/americas/p3-alliance-port-and-regulatory-machinations.html>, 2013-11-07.

Trafikanalys (2014l) Godstransportsystemet – nuläge och historiska trender.
Trafikanalys Rapport 2014:17

Trafikanalys (2014m) Internationella godstransportflöden i Sverige och omvärlden. Trafikanalys Rapport 2014:18.

Trafikverket (2014e) Presentation av Godskorridor 3, Transportforum, 8 januari 2014.

Trafikverket (2014f) Godskorridor 3, Stockholm – Palermo:
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Internationell-tagtrafik/Godskorridor-3-Stockholm---Palermo/>

Trafikverket (2014g) Hur ska det fungera i godskorridor 3?
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Internationell-tagtrafik/Godskorridor-3-Stockholm---Palermo/Hur-ska-det-fungera-i-godskorridor-3/>

Trafikverket (2014h) ERTMS längs Korridor B.
http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6427/100458_ERTMS_langs_korridor_b.pdf;

UNECE (2011) TER and TER revised Master Plan Final Report. Volume 1: Main text.

UNECE (2012) Euro-Asian Transport Linkages. Paving the way for a more efficient Euro-Asian transport. Phase II Expert Group Report.

UNECE (2014a) The European Commission briefing on the progress made in developing the Trans-European Transport Network. Submitted by the European Commission and the secretariat. Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trend and Economics. Informal document WP.5 (2014) No.7.

Union for the Mediterranean Ministerial Conference on Transport (2013)
Deklaration från deltagande ministrar, ministerkonferens 2013:
http://ec.europa.eu/transport/themes/international/doc/euromed/ufm-transport-conference-14-11-2013-declaration_en.pdf



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.